12e Année N° 551. 50 centimes 10 Avril 1909 Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : BORDEAUX CONTRE TOULOUSE

Après le Match Bordeaux - Toulouse

Giaccardy, capitaine du Stade Bordelais, est porté en triomphe par ses adversaires enthousiasmés.

(Voir pages 233, 236 et 237.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
9, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départ. 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

SOCIÉTÉ Lumière ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE

donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la

Plaque "AUTOCHROME"

EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ A. & E. LUMIÈRE Breveté dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine

Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures

L'AGENDA LUMIÈRE 1909 format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : UN franc

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,** Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner nº 283-41.

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE 7, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty —

PLAQUES RADIO-BROM GUILLEMINOT ULTRA-RAPIDES

Terrot & Cie Dijon

La Marque des Touristes

BICYCLETTES

à 1, 2, 3, 4 et 6 vitesses par pédalage direct, rétro-direct ou par leviers.

TANDEM-LEVO

à 8 vitesses.

MOTORETTE TERROT

2 ch., la motocyclette à moteur la plus sûre, la plus complète et la mieux comprise.

Catalogue franco sur demande

Magasin à Paris : 30, av. de la Grande-Armée

SAVON BELFLOR L.T. PIVER PARIS

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION "brevete" évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.

Telephone 818-67

Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS

HUILE JUPITER AD

PREMIERE HUILE DU MONDE POUR GRAISSAGE DES AUTOS

SAGE-FEMME 1re cl. Personnaires toute Époque BARLET, 11.., rue Réaumur

Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — Renseignements gratis

Photographie d'Art FEMINA

Hôtel de FEMINA BON de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

Les grands Sportsmen ne s'habillent que chez

STRÖM

NOUVEAUTÉS DE 1909

VÊTEMENTS POUR L'AVIATION

D. SCHNEIDER & Cie

16, Chaussée d'Antin, PARIS - NICE, 33, Avenue de la Gare

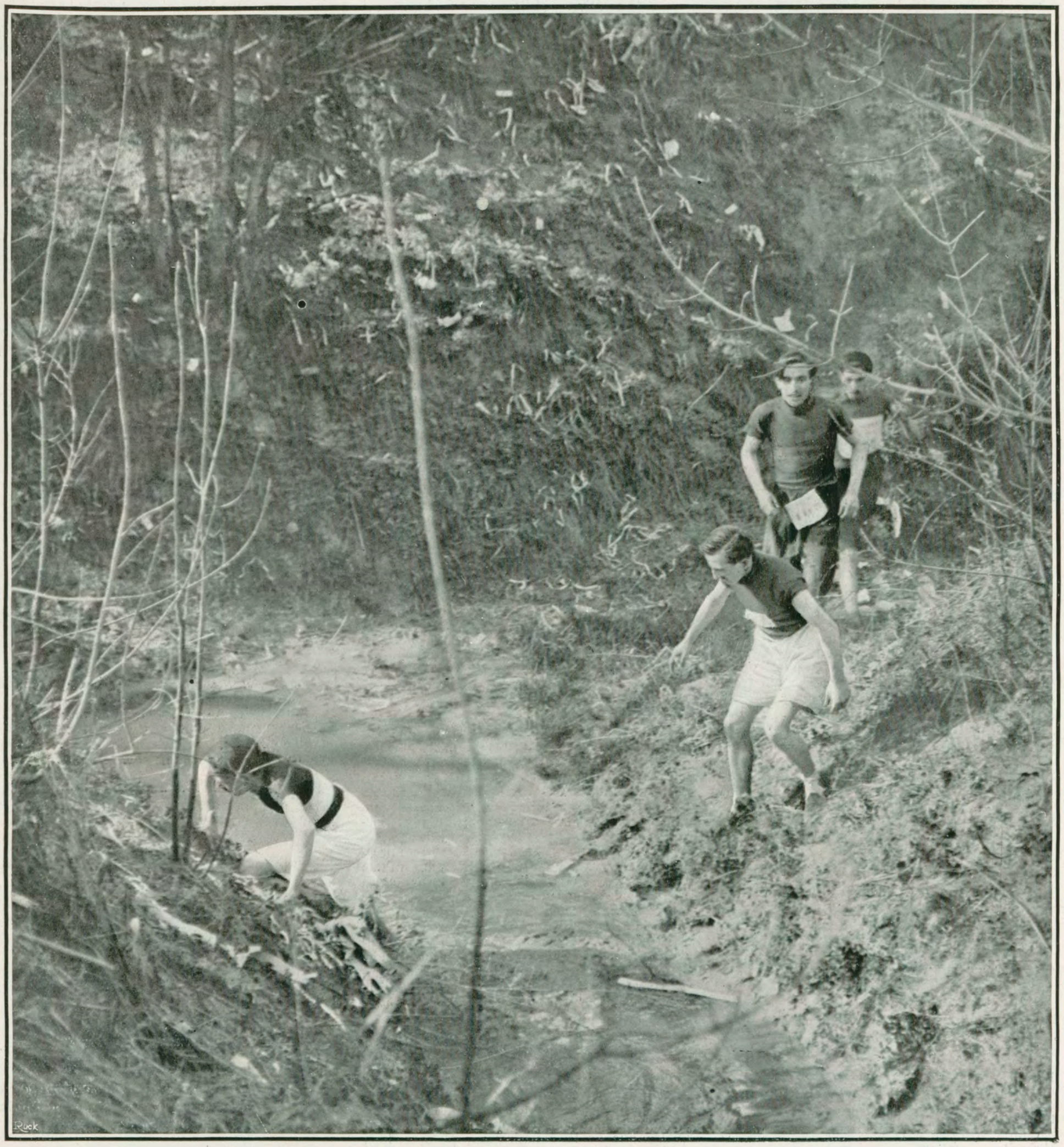
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on april 10th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

10 Avril 1909 — N° 551
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne . . . 2 fr.
La page . . . . . 600 fr.
Encartage . . . . . 750 fr.



LE CROSS DE L'*INTRANSIGEANT* & LA TRAVERSÉE D'UN RAVIN

*Le Grand Prix de l'*Intransigeant, *cross-country interclubs qui se disputait dimanche dernier à Pavillon-sous-Bois, avait réuni plus de 400 engagés, dont 350 se présentèrent au départ. La piste, accidentée à souhait, était composée de sous-bois, de ravins, de passages d'eau, bref, de tout ce qu'il fallait pour constituer une épreuve des plus pittoresques. Malheureusement, le vent qui soufflait en tempête avait dispersé un peu partout les papiers des traceurs; peut-être quelques mains complaisantes y avaient aussi aidé. Bref, un grand nombre de coureurs s'engagèrent sur une fausse piste et l'épreuve dut être annulée. Elle se recourra le 18 avril.*

L'INITIATION AUTOMOBILE (1)

Par H. PETIT

XII. — L'ALLUMAGE

L'électricité est maintenant le seul agent d'allumage des moteurs. Haute et basse tension. Les diverses sources d'électricité.

L'ALLUMAGE des moteurs à explosion est un sujet bien vaste pour être traité en un seul chapitre ; il a fourni la matière de gros volumes, et le sujet est loin d'être épuisé. Nous ne saurions donc avoir la prétention de l'exposer d'une façon complète dans cette revue, qui n'est pas un organe spécial.

Nous nous efforcerons seulement de dire tout ce qu'il est indispensable de savoir pour comprendre le mécanisme de l'allumage dans nos moteurs, sans faire aucune théorie de l'électricité ou de l'électro-magnétisme.

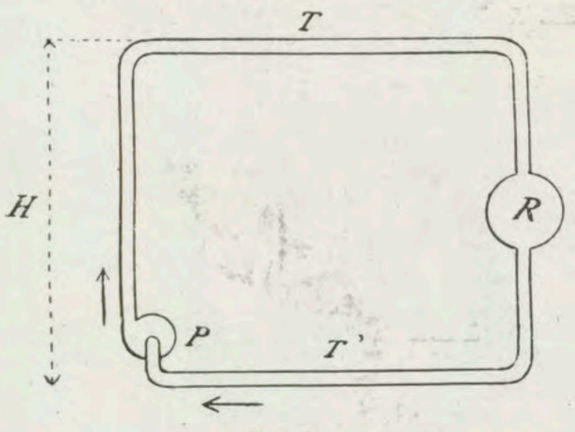


Fig. 1.

La pompe P *refoule l'eau dans le tuyau* T *et met en mouvement une turbine* R.

A l'heure actuelle, tous les moteurs d'automobile allument à l'aide de l'étincelle électrique. Nous ne parlerons donc pas de l'allumage par tube incandescent, qui n'existe plus aujourd'hui que sur les moteurs fixes.

Haute tension et basse tension Nous distinguerons deux procédés pour produire l'étincelle d'allumage :

1° Il n'y a aucun organe mobile à l'intérieur du cylindre pour produire l'étincelle, qui éclate entre les points fixes de la bougie. C'est l'allumage par étincelle de haute tension ;

2° L'étincelle éclate entre un tampon fixe et une palette mobile dans l'intérieur du cylindre : allumage par étincelle de basse tension.

Allumage par étincelle de haute tension L'étincelle peut être produite par un courant puisant son énergie première dans des piles ou des accumulateurs, ou bien dans une machine magnéto-électrique, d'où encore deux divisions : Allumage par piles ou accumulateurs, allumage par magnéto.

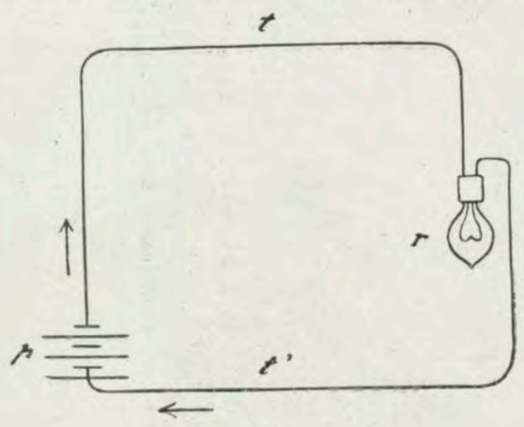


Fig. 2.

La pile p *fournit un courant à un fil* t, *qui allume une lampe* r.

Commençons par le plus ancien par ordre chronologique : l'allumage par piles ou accumulateurs.

Personne ne connaît la nature de l'électricité, qui se décèle à nos sens par des phénomènes divers. Les lois qui régissent ces phénomènes sont, par contre, parfaitement connues.

Nous n'avons pas l'intention d'aborder leur étude. Cependant, il est nécessaire d'en connaître les principales, au moins *grosso modo*. Aussi, pour en donner une idée, allons-nous employer la comparaison bien connue : considérer un courant électrique comme un courant liquide dans un tuyau.

Conducteurs électriques Les conducteurs électriques, dont nous aurons à nous servir, sont constitués par des fils métalliques, généralement en cuivre, recouverts d'une substance isolante, caoutchouc, gutta-percha, coton, etc. qui s'oppose à ce que le courant s'échappe du conducteur : tel un tuyau où circule un liquide a des parois qui s'opposent à toute fuite.

Si notre isolant manque en quelque point, la paroi de notre tuyau sera affaiblie et le contact, ou même la simple proximité d'une masse métallique, suffira à créer une fuite.

Les sources d'énergie électrique Imaginons un circuit composé comme il suit :

Une pompe P refoule de l'eau dans le tuyau T et aspire la même eau par le tuyau de retour T' (fig. 1.)

Un courant d'eau va donc circuler dans notre tuyau. Si nous intercalons, en R une turbine, par exemple, cette turbine se mettra à tourner, tant que la pompe P marchera.

De même, considérons une pile *p*, deux fils *t*, *t'* se rendant à un appareil récepteur (lampe, moteur) *r*. Si notre pile fournit du courant, notre lampe s'allumera, notre moteur tournera. (Fig. 2.)

Tension et débit, Volts et ampères Qu'est-ce qui caractérise notre pompe P ? Deux grandeurs : le débit qu'elle fournit, c'est-à-dire le nombre de litres d'eau qui passent en une seconde dans le tuyau, et la pression de cette eau, qui peut se représenter par la hauteur de refoulement de la pompe, hauteur de H mètres.

De même, dans le circuit électrique, nous aurons à considérer le débit, que nous mesurerons en ampères, et la tension que nous mesurerons en volts. Un ampère sera pour nous un litre d'électricité débité en une seconde, et un volt une hauteur de un mètre d'électricité.

On conçoit que, dans le circuit hydraulique, la pompe restant la même, son débit sera d'autant plus grand que le tuyau sera plus gros. Autrement dit, le tuyau oppose une certaine résistance au passage de l'eau, résistance d'autant plus grande que sa section est plus petite.

De même, un fil conducteur opposera d'autant plus de résistance au courant qu'il sera plus fin.

On en déduit la conséquence suivante :

Pour faire circuler un courant à gros débit, un gros fil sera nécessaire. Au contraire, un courant de petit débit, et de très haute pression (peu d'ampères et beaucoup de volts) circulera dans un fil fin sans grande difficulté.

Mais, tandis que notre courant de basse pression n'exercera sur les parois du tuyau qu'une faible action, le courant à haute pression agira énergiquement sur ces mêmes parois. Le gros tuyau pourra donc avoir des parois minces, tandis que le petit aura de très fortes parois.

S'il s'agit d'un courant électrique, le gros fil pourra n'être recouvert que d'une faible couche d'isolant, tandis que pour s'opposer à l'évasion du courant à haute tension, qui ne demande qu'à s'échapper de son conducteur, il faudra une forte couche d'isolant.

Mesure des courants Comment allons-nous mesurer le débit et la pression d'un courant ?

Imaginons un compteur dont l'aiguille indique le nombre de litres qui le traverse dans l'espace d'une seconde.

Voulons-nous mesurer le débit d'une pompe ? Nous brancherons notre compteur en un point quelconque de la canalisation, puisque, bien évidemment, le débit sera le même dans tout le circuit.

Mais, puisque nous voulons mesurer le débit, il importe que la présence de notre compteur ne vienne pas modifier ce débit.

Il faudra donc que le tuyau du compteur de débit soit gros pour offrir peu de résistance au courant. (Fig. 3.)

Au point de vue électrique, supposons qu'on ait réalisé un compteur analogue à celui dont il vient d'être question. Pour mesurer le débit du courant, nous installerons, en un point quelconque du circuit, notre compteur à gros fil qui se nomme alors un ampèremètre, et qui nous indiquera le débit du courant en ampères.

Pour mesurer la pression d'eau, nous allons nous servir d'un instrument analogue, mais de très petite section, afin qu'il oppose au courant d'eau une grande résistance.

En raison de cette grande résistance, il va y passer une quantité d'eau très minime. Nous pourrons donc le brancher en dérivation sur le circuit, comme il est indiqué sur la figure, sans modifier le régime du courant. (Fig. 4.)

Il est bien évident, d'autre part, qu'il passera dans ce compteur d'autant plus d'eau que la pression sera plus grande. En le graduant convenablement, nous pourrons avoir le débit

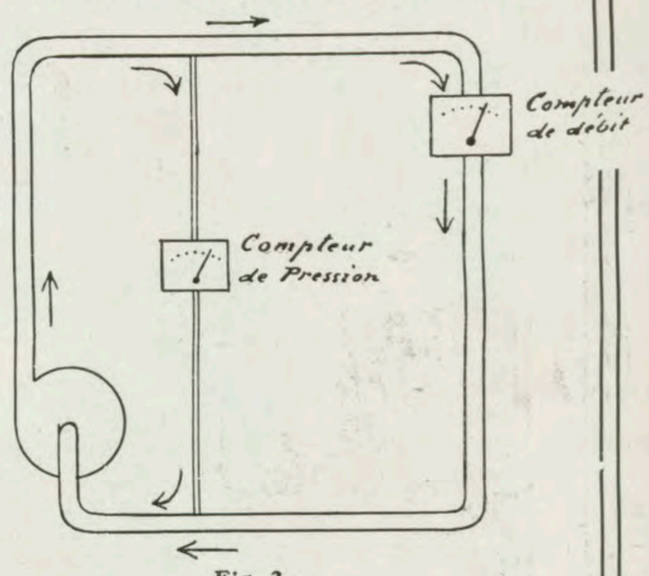


Fig. 3.

Le compteur de débit est branché sur un tuyau de grosse section, le compteur de pression, sur un tube de petit diamètre.

de cette eau dans l'instrument correspondant à la hauteur de chute en mètres.

De même, dans notre circuit électrique.

Servons-nous d'un compteur à fil très fin (voltmètre) et branchons-le en dérivation comme nous l'avons fait pour le circuit hydraulique : nous aurons en volts la tension du courant électrique.

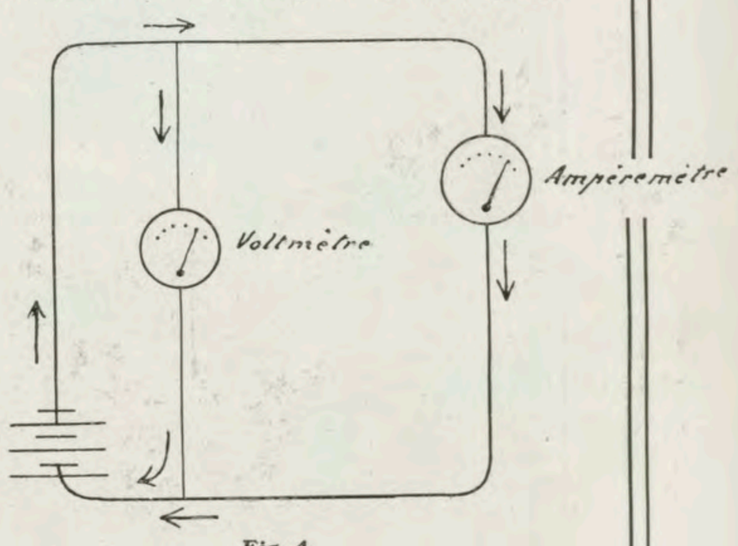


Fig. 4.

L'ampèremètre a un gros fil et se branche en série, le voltmètre un fil très fin, et se monte en dérivation.

Donc, RÈGLE : UN AMPÈREMÈTRE, *servant à mesurer le débit, se branche en série sur le circuit.*

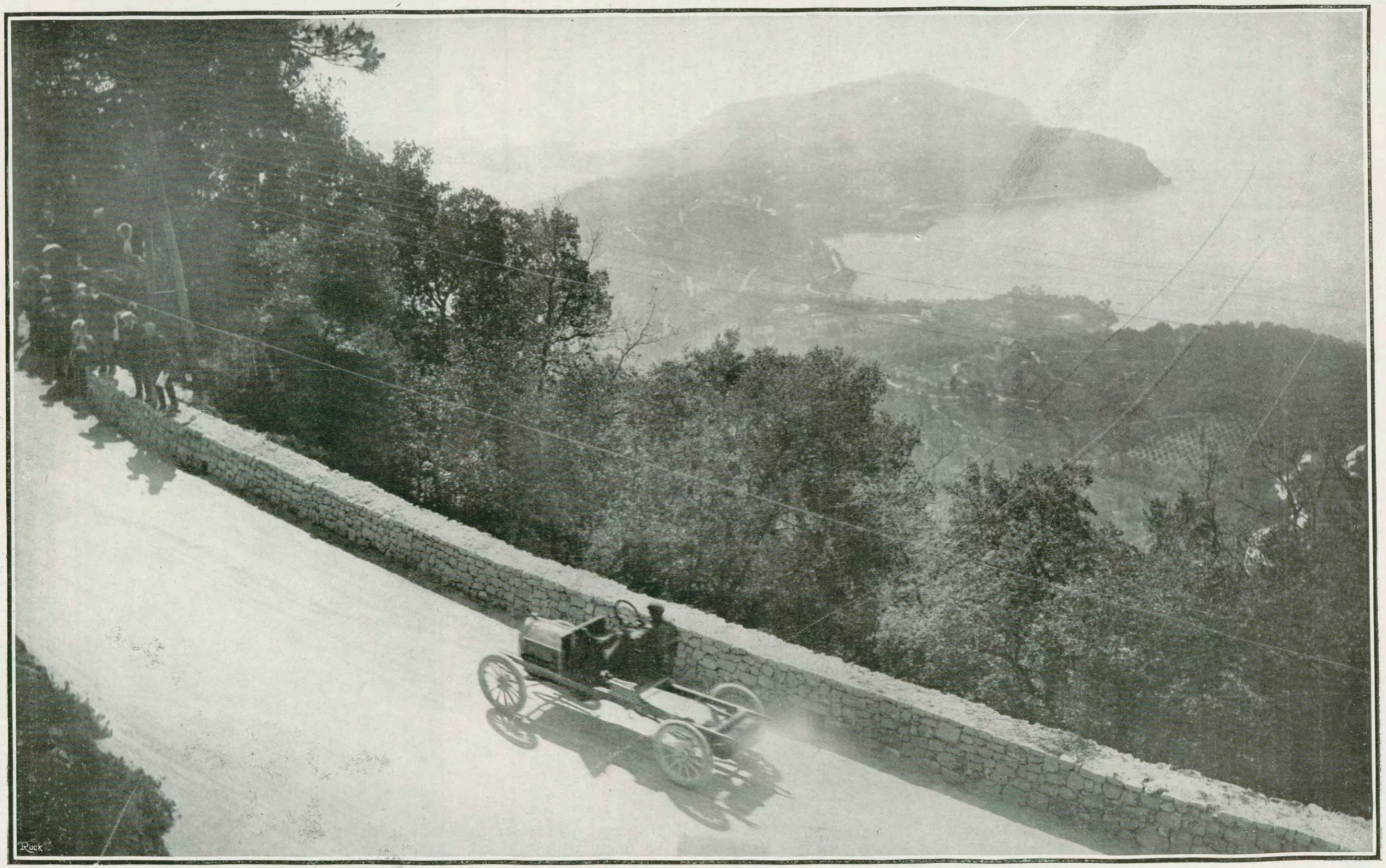
UN VOLTMÈTRE, *servant à mesurer la tension, se branche en dérivation aux bornes de la source.*

(A suivre.) H. PETIT.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants

La Vie au Grand Air

LA SEMAINE AUTOMOBILE DE NICE



UN CONCURRENT DANS LA COTE DE LA TURBIE

La classique semaine de Nice, malgré l'interdit jeté sur la course par les constructeurs d'automobiles, a été loin d'être dénuée d'intérêt. Engagées et conduites par leurs propriétaires, les voitures concurrentes ont accompli de très jolies performances. Sur le kilomètre lancé, Adam Opel, avec un moteur de 130 millimètres d'alésage, prend la première place en 27 s. 3/5, ce qui représente une vitesse de 130 kilom. 434 à l'heure. Dans la course de la Turbie, Lindpaintner se classe premier, grimpant les 6 kilom. 400 de la célèbre côte en 6 m. 0 s. 1/5. Tous deux montaient des voitures de fabrication allemande.

Texte et photographie de nos envoyés spéciaux.

LE MEETING DE MONACO

Les premières journées ont été contrariées par le temps & Quelques réflexions sur les moteurs.

Assis sur l'une des pointes qui terminent le rocher de Monaco, tandis qu'à mes pieds la mer furieuse balaye en grondant quelques blocs pierreux disposés là sans ordre pour protéger le roc, j'examine à la lorgnette les formes étranges de quelques-uns des canots engagés dans le Meeting de 1909. Il en est à l'étrave droite et tranchante, à l'avant effilé, haut sur l'eau, d'aspect puissant, ceux-là ont la silhouette classique du bateau automobile de course, à la poupe large et plate. D'autres à proue pointue, dont nous avions vu dans les précédents meetings quelques spécimens, forment cette année une classe dont l'importance nous prouve l'existence d'une nouvelle école ayant séduit plusieurs de nos architectes navals. Les pionniers de la nouvelle école établissent des coques formées à leur partie inférieure de plans inclinés disposés en escalier les uns derrière les autres, allant de l'avant à l'arrière du canot. Fauber a, cette année, conservé cette disposition : ses surfaces sustentatrices sont concaves et leur coupe transversale est en forme de V, affectant en section la disposition des ailes d'un oiseau planant. Les autres constructeurs ont réduit le nombre de ces surfaces à deux : la première, convexe, donne à l'avant du canot l'aspect des yoles à fond plat, établies pour obtenir le débarquement aisé des passagers sur les berges d'une rivière peu profonde. Vers le milieu du canot, cette surface est coupée par une cloison verticale, haute de 5 à 15 centimètres. A sa partie supérieure commence la deuxième surface sustentatrice qui s'étend jusqu'à la poupe. Les *Ricochet*, le *Duc*, l'*Alla Va*, le *Delahaye Nautilus XIII*, le *Nibbio*, le *Delahaye Nautilus IX* sont de cette nouvelle école.

Quelques constructeurs, tels que Deschamps et Blondeau, ont placé le moteur à l'arrière, comme Tellier l'an passé ; Despujols, sur l'*Alla Va* et le *Duc*, a laissé les moteurs à l'avant.

Une bataille qui promet d'être palpitante, c'est la lutte entre les grands racers français, anglais, américains et allemands engagés dans la première catégorie. Le *Panhard-Levassor*, qui ne connut jamais la défaite à Monaco possède quatre moteurs 4-cylindres de 185 millimètres d'alésage. Le premier groupe des deux moteurs disposés en tandem est à l'avant et à gauche du canot ; le deuxième est plus en arrière et à droite. Chacun de ces groupes, qui doit donner environ 300 chevaux, actionne une hélice. L'*Alla Va*, qui est le deuxième représentant français dans cette catégorie, a ses deux moteurs Brasier, de 155 millimètres d'alésage, placés côte à côte.

Le plus sérieux adversaire de nos champions est le canot anglais *Wolseley Siddeley*. Il est actionné par deux moteurs formés chacun de six groupes de deux cylindres. Un seul carburateur est en relation avec les douze cylindres d'un des moteurs. L'ordre d'allumage : 1-5-9-3-11-7-2-6-10-4-12-8 nous montre quel long chemin doivent en certains cas suivre, pour arriver aux cylindres, les gaz aspirés au carburateur. Quatre magnétos double allumage Bosch donnent l'allumage. Toutes les soupapes sont d'un même côté, les moteurs partent au contact. La coque est formée de trois épaisseurs d'acajou cousues ensemble au moyen de fils de laiton.

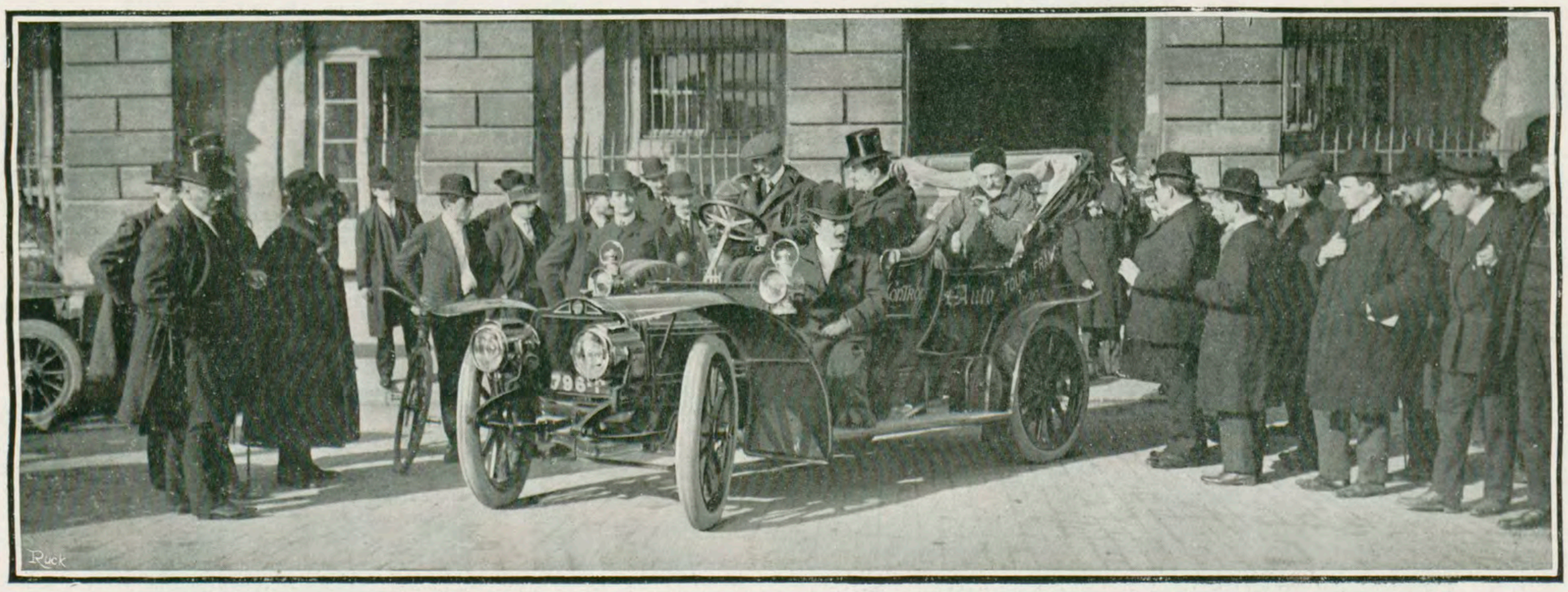
L'Amérique nous présente le vainqueur de toutes les épreuves courues de l'autre côté de l'Atlantique, le *Dixie II*. Il est muni d'un moteur 8-cylindres en V de 190 millimètres d'alésage, alimenté par deux carburateurs et allumé par bobines et accumulateurs. Il possède un échappement à fond de course, et ses soupapes, placées sur les culasses, sont commandées par un seul culbuteur. Son compatriote, le *Standard*, est actionné par un moteur 6-cylindres à double effet de 240 millimètres d'alésage dépassant 500 chevaux à 550 tours. Haut et lourd, ce moteur n'a pas permis au *Standard* d'atteindre la vitesse du *Dixie*. Le *Prinz Heinrich* représentant l'Allemagne, fait en quelques jours, semble avoir ses moteurs disposés trop à l'avant. Les moteurs sont des Benz de 155 millimètres d'alésage, ayant l'un 160 et l'autre 200 millimètres de course ; ils actionnent une seule hélice.

René Tampier.

" Mais-Je-Vais-Piquer II "

Cruiser de 2e série, moins de 6 m. 50, 4 cylindres de 85/90 millimètres d'alésage, gagnant du Prix du Tir aux Pigeons, 50 kilom. en 1 h. 35 m. 33 s. 3/5. Magnéto Bosch.

LE TOUR DE FRANCE



LA VOITURE BROUHOT DU TOUR DE FRANCE QUITTE LA PLACE DE LA CONCORDE

*Le lundi 5 avril, G. Abran, organisateur ordinaire des épreuves de l'*Auto, *quittait Paris pour aller installer les contrôles et arrêter les détails de la grande course cycliste du Tour de France. C'est sur une voiture Brouhot qu'il va couvrir, pour ainsi dire sans arrêt, les six mille kilomètres de route, boucle formidable qui ne demandera pas moins de deux mois d'un travail assidu. Pneus Dunlop. Magnéto Bosch. Phares Blériot.*

Bordeaux, Champion de France de Football Rugby

L'équipe du Stade Bordelais

Champion de Guyenne et Gascogne, et vainqueur du Champion de Paris, le Stade Bordelais s'est assuré pour la sixième fois le Championnat de France, en battant Toulouse par 17 points à rien.

L'équipe du Stade Toulousain.

Champion des Pyrénées, après avoir battu Lyon par 5 buts à 3, le Stade Toulousain, qui prenait pour la première fois part à la finale du Championnat, pouvait avoir toutes les espérances. Elles ont été déçues.

Un beau match mais si lointain — 15.000 spectateurs sur les touches — Le triomphe du jeu d'avants — Un aperçu de la partie — Quelques mots de Giaccardy, capitaine de l'équipe victorieuse et une opinion de Fabregat, capitaine des vaincus — — — — — —

Dimanche dernier, le Stade Bordelais renouant la série un moment interrompue de ses victoires, a enlevé de haute lutte le championnat de France de football rugby. Le soir même, tout Bordeaux illuminait et c'était justice.

Joué à Paris, ce match eut été peut-être moins exact, car l'ambiance n'eut pas été la même et les joueurs auraient peut-être essayé de nous étonner, mais n'auraient certainement pas joué le franc jeu que l'on voit quand Toulouse vient à Bordeaux ou quand c'est Bordeaux qui va à Toulouse.

Voici en quelques mots ce que fut la partie.

Sur le coup d'envoi de Bordeaux, après quelques minutes de jeu, occupées par de nombreuses mêlées, et la première faute de Martin qui devait en commettre bien d'autres, les Toulousains remontèrent vers le but adverse, mais hélas ce ne fut pas pour longtemps et les mêlées recommencèrent, plutôt favorables aux Toulousains.

A ce moment précis, ceux-ci perdirent une de leurs plus belles occasions de marquer, Bouey, le trois-quarts aile, ayant cueilli le ballon, filait le long de la touche, quand au moment décisif et sur le point d'être arrêté,

Un arrêt manqué.

Un demi toulousain s'est emparé du ballon, et un bordelais essaie de l'arrêter par le bras, mais sans y réussir.

il fit une de ces passes dans le vide qui ne sont plus de mode quand on a vu jouer les Gallois.

La partie, continuait indécise, Toulouse dominant même un peu, mais par malheur pour leurs trois-quarts, les demi Toulousains semblaient presque avoir oublié l'existence de ces derniers et s'efforçaient de remonter vers Bordeaux sans faire la moindre ouverture et simplement par des coups de pied qui ne trouvaient, hélas, pas toujours la touche.

L'essai qui, depuis quelques minutes, semblait imminent fut enfin marqué par Massé, après une mêlée sur la ligne de but toulousain.

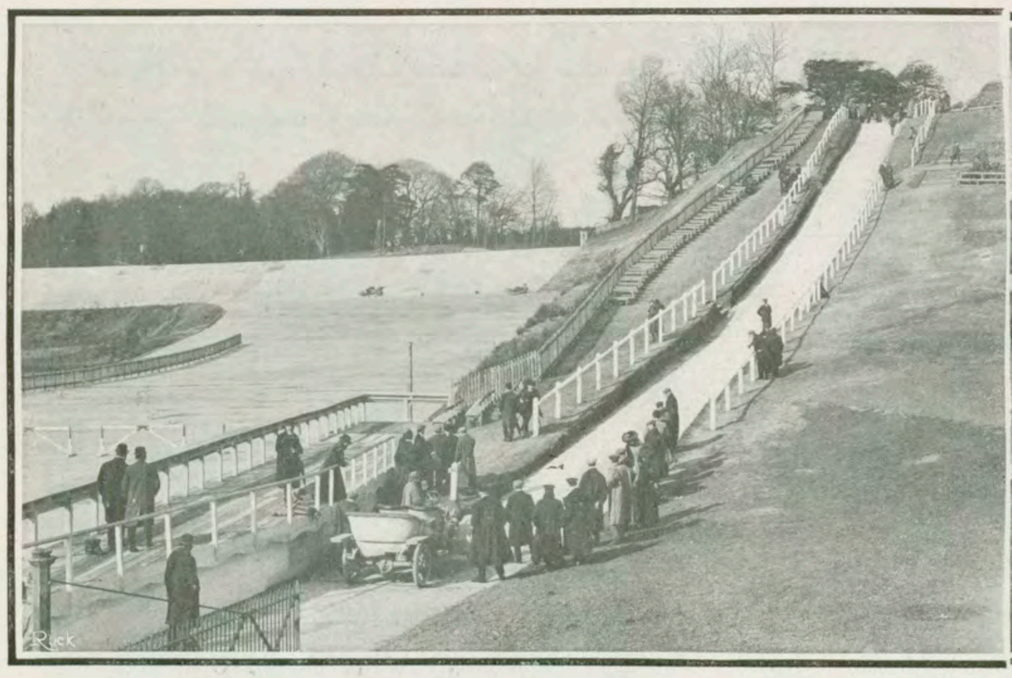
On a le sang chaud à Toulouse, aussi la réponse ne se fit longtemps attendre. Après une série d'efforts gigantesques, des coups de pied en touches et un oubli complet de leurs malheureux trois-quarts, les avants toulousains arrivèrent en trombe dans le camp bordelais et l'un, Ramondou, passant la ligne de but, essaya, mais en vain, de marquer. Mais Bordeaux veillait sous les espèces de Thil et de Giaccardy, et Ramondou en fut pour son inutile exploit.

Après lui Pujol, le rapide trois-quarts, essaya mais en vain de faire mieux, mais ne réussit

(Voir la suite pages 236 et 237).

Une attaque bordelaise.

Nous sommes au commencement de la seconde mi-temps. Toute la ligne d'avants suit et a déjà dépassé les avants toulousains. Leuviette va marquer, mais il est arrêté à cinq mètres des buts de Toulouse.



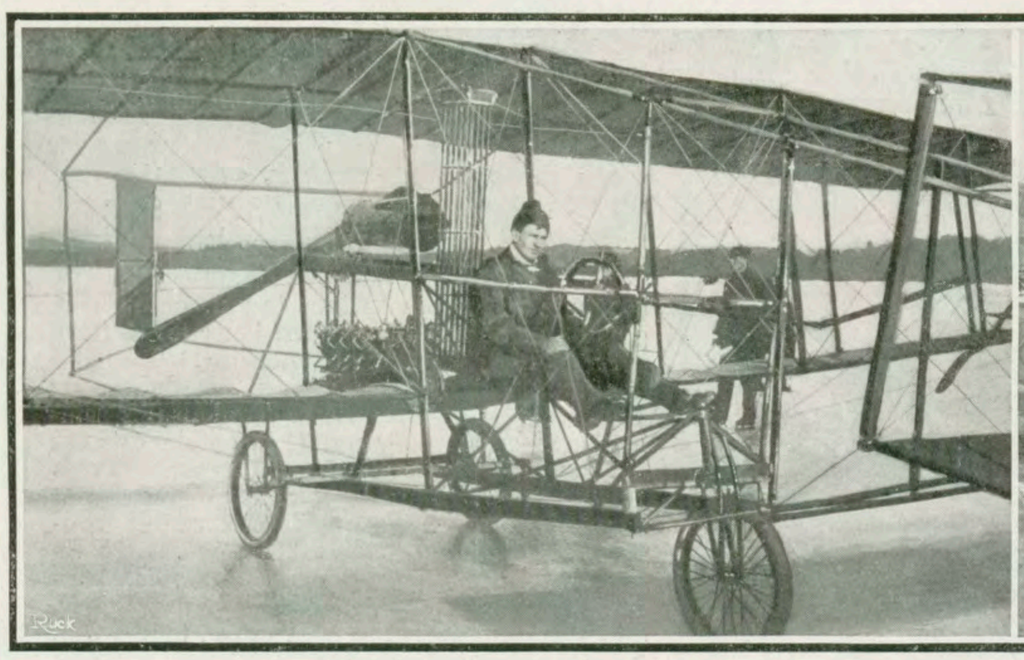
Une côte artificielle.

Sur l'autodrome de Brooklands, une côte artificielle a été établie pour les essais des moteurs.

(Cliche communiqué par le *Matin*).

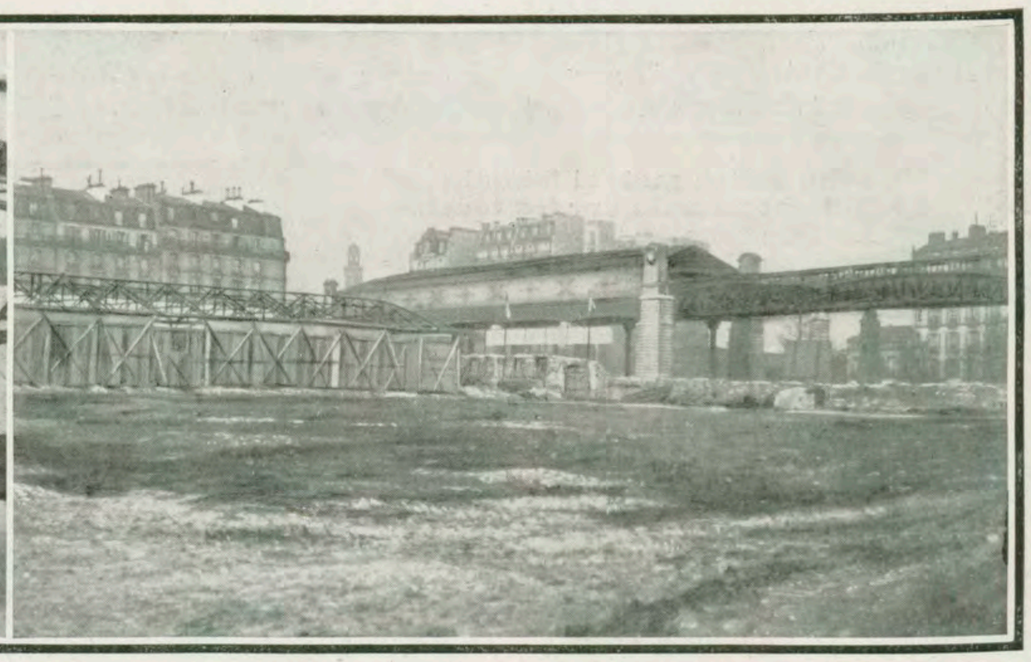
La bénédiction d'un aérodrome.

Mgr Amette, archevêque de Paris, à béni le jeudi 1er avril l'aérodrome de Juvisy et les aéroplanes qui y sont garés.



Un flyer américain.

A bord de cet aéroplane, le Silver Dard, *qui ressemble étrangement à un Wright, M. Curtz vient de voler 25 kilomètres.*



Le Vél. d'Hiv. de demain.

Sur l'emplacement des anciens établissements Cail, en face de la gare Grenelle-Métro, va être construit le futur Vélodrome d'Hiver.

Principaux Résultats sportifs du 29 Mars au 4 Avril

ATHLETISME

JEUDI 1er AVRIL. — *Boxe.* — Marcel Moreau bat Henri Marchand au 9e round par knock-out.

SAMEDI 3 AVRIL. — New-York. — *Course à pied* (42 kilom. 194 m.): 1. Saint-Yves (Français), 2 h. 40 m. 50 s. 3/5 2. Dorando (Italien), 2 h. 45 m. 37 s.; 3. J.-J. Hayes (Américain), 2 h. 49 m. 27 s.. 4. Maloney (Américain); Longboat abandonne au 35e kilomètre, Shrubb, au 41e kilomètre.

DIMANCHE 4 AVRIL. — Toulouse. — *Football rugby. :* Le Stade Bordelais Université Club bat le Stade Toulousain par 17 points à 0.

AUTOMOBILE

JEUDI 25 MARS. — La semaine de Nice. — *Le kilomètre lancé : 1re catégorie :* 1. G. Sizaire, 43 s. 1/5 (83 kilom. 333 m.) — *2e catégorie :* 1. A. Roux, 57 s. 1/5 (62 kilom. 937 m.) — *3e catégorie :* 1. Otto Schleusener, 44 s. 1/5 (81 kilom. 447 m.) — *4e catégorie :* 1. De Stazger, 45 s. 1/5 (79 kilom 646 m.) — *5e catégorie :* 1. Dr A. Malaussene 54 s. 3/5 (65 kilom. 934 m.) — *6e catégorie :* 1 Lindpaintner, 35 s. 1/5 (102 kilom. 273 m.) — *7e catégorie :* 1. Adam Opel, 27 s. 3/5 (130 kilom 434 m.) — *8e catégorie :* 1. Schneider, 44 s. 2/5 (81 kilom. 081 m.) — *9e catégorie :* 1. Chevillot, 1 m. 6 s 4/5 (53 kilom. 892 m.).

DIMANCHE 28 MARS. — *Epreuve de Côte de la Turbie* (6 kilom. 400) : *1re catégorie :* monocylindriques, Georges Sizaire en 6 m. 12 s. 2/5. — *2e catégorie* (moteurs à 2 cylindres) ; 1. Albert Roux, en 13 m. 57 s. 4/5. — *3e catégorie* (4-cylindres de 75 à 83 millimètres) : 1. Louis Sharp en 8 m. 7 s. 2/5. — *4e catégorie* (4-cylindres de 85 à 95 millimètres) : 1. Paul de Latzger en 6 m. 42 s. 1/5. — *5e catégorie* (4-cylindres de 96 a 105 millimètres) ; 1. Paul Scoffier, 7 m. 10 s. 2/5 — *6e catégorie* (4-cylindres de 106 a 115 millimètres). 1. Lindpaintner, 6 m 0 s. 1/5 — *7e catégorie* (4-cylindres de 116 à 130 millimètres) : 1. Juge, en 7 m. 38 s. 4/5. — *8e catégorie* (moteurs à 6 cylindres) : 1. Schneider en 7 m. 21 s. — *9e catégorie* (voiturettes type Grand Prix A. C. F.) : 1. Chevillot, 10 m. 36 s. 1/2.

DIMANCHE 4 AVRIL. — Les canots automobiles à Monaco. — *Prix du Tir aux pigeons :* 1. Mais-Je-Vais-Fiquer-Il, a M. Mégevet, en 1 h. 35 m. 33 s. 3/5 2. Gobron, à M. Kœchlin, en 1 h. 38 m. 8 s. ; 3. Grégoire VII, a MM. Hustin et Schwab, en 1 h. 43 m. 46 s.

CYCLISME

DIMANCHE 4 AVRIL. — Buffalo. — *La Roue d'Or* (50 kilomètres) 1. Guignard, en 41 m. 47 s.; 2. Darragon, a 200 mètres: 3. Nat Butler, a 2 tours; 4. Parent, a 5 tours 1/2.

Scratch International : 1. Berthet (Lyon); 2. Michaud, à deux longueurs; 3. Le Doc, à une demie longueur; 4. Quaissard

HIPPISME

LUNDI 29 MARS. — Saint-Cloud. — *Prix de la Pommeraye* (2.400 mètres, 7.000 francs) : 1. Charmoy, a M. A. Veil-Picard (Barat): 2. Five O'Clock, à une demi-longueur; 3. Amande, à trois longueurs. P. M. : gag., 37 francs: pl., 15 fr. 50, 11 fr. 50.

MARDI 30 MARS. — Saint-Ouen. — *Prix Parasang* (steeple-chase, mixte, 3.600 mètres, 10.000 francs) : 1. Jumelle, a M. A. Veil-Picard (Parfrement); 2. Roquette, à six longueurs; Epervier, à six longueurs. P. M. : gag. : 13 francs.

MERCREDI 31 MARS. — Le Tremblay. — *Prix Ladas* (2.000 mètres, 6.000 francs): Kaïnardji à M. E. Veil-Picard (Barat): walk-over.

Prix Royal-Hampton (1.800 mètres, 4.000 francs) : 1. Sampietro, à M. W.-K. Vanderbilt, (Belhouse); 2. Alva, à une longueur: 3. Darraïdou, a deux longueurs et demi. P. M.: gag., 25 francs: pl., 15 francs, 36 francs, 28 francs.

JEUDI 1er AVRIL. — Auteuil. — *Prix Fould* (course de haies, handicap, 3 500 mètres, 10.000 francs) : 1. Domination, à M. Ch. Brossette (R. Sauval); 2. Mon Général, a trois longueurs; 3. Castibelza, a cinq longueurs. P. M. : gag., 74 fr. 50: pl., 23 fr. 50. 43 fr. 50, 61 fr.

VENDREDI 2 AVRIL. — Longchamp. — *Prix Lagrange* (2.000 mètres, 40.000 francs) : 1. Oversight, à M. W.-K. Vanderbilt (Belhouse); 2. Verdun, a quatre longueurs; 3. Saint Ferréol, a cinq longueurs. P. M. : gag., 13 fr.: pl., 11 francs, 23 fr. 50.

Prix de la Fougerette (1.400 mètres, 5.000 francs) : 1. Clichy II. a M. Ch. Besnard (J. Childs); 2. Jim Cana, a une encolure; 3. Croyen, a six longueurs. P. M. : 40 francs ; pl., 16 francs, 22 fr. 50. 18 francs.

DIMANCHE 4 AVRIL. — Longchamp. — *Prix des Sablons* (2.000 mètres. 20.000 francs) : 1. L'Inconnu, à M. L. Merino (N. Turner): 2. Biniou, a une longueur; 3. Moulins la Marche, à une longueur et demie. P. M. : gag., 113 fr. : pl., 33 fr. 50, 28 francs.

Prix de Fontainebleau (2.200 mètres, 15.000 francs) : 1. Negotol à M. W.-K. Vanderbilt (Belhouse): 2. Hertré, à trois longueurs; 3. Mehari, à une tête. P. M. : gag., 16 fr. 50: pl., 15 fr. 50, 25 francs.

BIBLIOGRAPHIE

Code Manuel du Cycliste. Etude de droit usuel sur la réglementation du cyclisme, l'impôt sur les vélocipèdes, leur transport par chemin de fer, la responsabilité des cyclistes en cas d'accident, par Gaston Lecouffe, Procureur de la République, à Mamers, 1909.

Comme son titre l'indique, c'est un commentaire clair et précis de l'arrêté préfectoral, transmis le 22 février 1896 par le ministre de l'Intérieur, à tous les préfets, avec ordre de prendre des arrêtés absolument conformes a l'effet d'obtenir une réglementation unique par toute la France.

L'auteur passe en revue tous les cas qui intéressent le cycliste et le prémunit par de sages conseils, contre les cas de contraventions; il lui indique ses responsabilités et ses droits vis-a-vis dss tiers : hôteliers, agents de transport, etc.

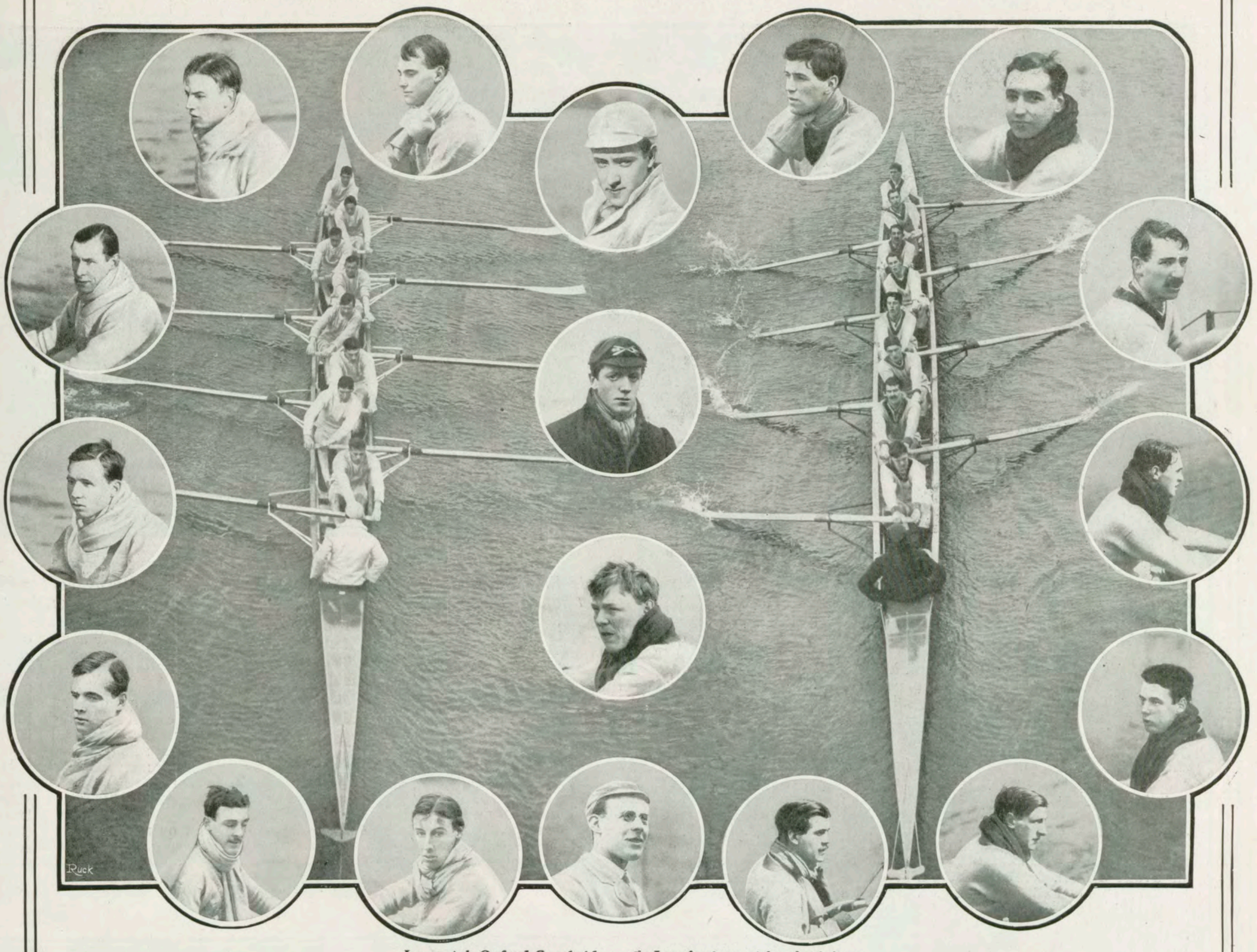
On peut affirmer, sans exagération, que ce petit mais excellent ouvrage est aussi indispensable aux fervents de la pédale que leur nécessaire à réparations.

AÉROSTATION

Le Comité d'Aviation de la Champagne, désireux d'avoir, à l'occasion des épreuves d'aéroplanes qu'il organise pour la Grande Semaine de Reims en août 1909, une affiche illustrée destinée a les annoncer, porte à la connaissance des intéressés qu'il recevra dès maintenant tout projet relatif à cet objet, a son bureau, 8, rue Bertin, Reims, dans des conditions identiques à celles qui avaient été établies par l'A. C. F. en 1908 pour l'affiche annonçant le Circuit de Dieppe.

LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

La victoire des Oxonians met à leur actif 35 victoires contre 29 à leurs adversaires



Le match Oxford-Cambridge — Les équipes et les équipiers

Le match classique disputé samedi pour la 65e fois s'est terminé par la victoire des Oxonians qui sont sortis maintenant vainqueurs de 35 rencontres contre 29 à l'actif de leurs adversaires. A gauche, l'équipe de Cambridge, à droite, celle d'Oxford.

Le match annuel qui met en présence les équipes à huit des deux universités rivales, Oxford et Cambridge s'est disputé pour la soixante-cinquième fois sur les 6 kilom. 838 qui séparent Putney de Mortlake.

Comme à l'ordinaire, plus de cent mille personnes se pressaient sur les deux rives de la Tamise et sur les bateaux amarrés sur les bords. C'est que la rencontre des bleu-clair et des bleu-foncé est un événement qui remue l'Angleterre tout entière, des rivages de la Manche aux montagnes de l'Ecosse. Du plus humble cockney jusqu'au plus grand seigneur, il n'est personne qui ne se passionne pour l'issue de ce great event. Le ruban aux couleurs de l'équipe favorite orne le fouet du cocher comme la poitrine de l'élégante, affichant hautement ses préférences. C'est ce qu'on peut appeler un événement national dont en ne pourrait trouver en France le similaire.

Il faut se dire que la première rencontre remonte à 1829. Courue d'une façon intermittente jusqu'en 1856, elle devint annuelle à partir de cette époque. On trouve dans la liste des rameurs qui y prirent part, les plus grands noms d'Angleterre et celui de Gladstone y figure. Le *grent old man* regardait comme un de ses plus précieux souvenirs, celui du jour où il avait tenu l'aviron dans l'équipe du grand match.

Depuis sa création, la course fut gagnée 29 fois par Cambridge et 35 fois par Oxford. En 1877, il y eut un dead heat. Les deux équipes ne sont d'ailleurs jamais loin l'une de l'autre à l'arrivée. Depuis ces vingt dernières années, treize fois elles furent séparées par moins de trois longueurs. Cette année, Oxford gagne par 3 longueurs et demie en 19 m. 50 s. Le meilleur temps fut fait en 1893 par Oxford qui accomplit le parcours en 18 m. 47 s. Ce temps fut égalé par Cambridge en 1900. L'année dernière, le temps ne fut pas pris.

M. V.

Les Pochettes de la *Vie au Grand Air*

L'abondance de notre documentation sur tous les événements sportifs de quelque importance, nous permet d'offrir à nos lecteurs, pour leurs collections privées, une grande variété de photographies toujours intéressantes et souvent inédites.

Nous les groupons en pochettes de 12 épreuves (13 × 18) au prix de 10 francs la pochette.

Pochette des Hommes Volants.
Pochette des Dirigeables.
Pochette de la Coupe des Voiturettes.
Pochette du Circuit de Dieppe.
Pochette des Champions de Boxe.
Pochette du Tour de France.
Pochette du Meeting du Mont Ventoux.
Pochette du Meeting d'Evreux.
Pochette de la Course de côte de Château-Thierry.
Pochette du Meeting de Monaco, etc...

Les envois sont faits dans les dix jours qui suivent la réception de la commande, accompagnée du montant.

La Vie au Grand Air

BORDEAUX, CHAMPION DE FRANCE DE FOOTBALL RUGBY

(Suite de la page 233.)

Une charge générale

Une des phases les plus intéressantes de la partie finale du Championnat de France de football rugby, où le Stade Bordelais Université Club, défit le Stade Toulousain par 17 points (5 essais, 1 but) à rien. Dans une mêlée, le ballon

Giaccardy passe le ballon.

talonné par les avants bordelais, est sorti de leur côté. Giaccardy l'a reçu, et, sur le point d'être plaqué, le passe à un de ses équipiers. Avéjean, de Toulouse, a dû se retirer momentanément du terrain, l'épaule luxée. Au fond, la foule se presse.

pas plus, bien que Toulouse domine alors nettement. Et ce fut la mi-temps.

Ces quelques minutes de repos qui, à Paris, sont déjà fortement occupées par les papotages, critiques, et encouragements d'usage, le sont, vous le pensez bien, encore plus fiévreusement dans ce Midi lointain.

Et il faut croire que les conseils qui y furent prodigués à ses équipiers par Giaccardy, ne le furent pas en vain, car dès la reprise il ne put y avoir le moindre doute sur l'issue de la partie, Bordeaux voulait gagner et le montrait.

Cela n'eut pas lieu sans quelques horions et Toulouse, qui résistait avec courage, eut bientôt un avant démoli, Avéjean. C'était la désorganisation de son côté de la mêlée. Aussi les huit Bordelais qui poussaient de l'autre côté commencèrent à mener la danse de façon plutôt rapide et leurs trois-quarts les suivirent. Laffitte puis Leuvielle augmentèrent le score bordelais de trois points chacun. A Toulouse, on s'affola et tout ce que purent faire les plus courageux ou les moins touchés de l'équipe fut d'empêcher la défaite de devenir une déroute.

Successivement, Leuvielle et Thil marquèrent encore pour Bordeaux et Delage réussit enfin, toujours pour la Gironde, l'unique but de la journée. Puis la fin vint; entre temps, Toulouse avait eu un second éclopé ce qui fit qu'au coup de sifflet il n'y avait plus que treize hommes d'un côté.

Saluons ces braves.

Giaccardy a bien voulu donner à la *Vie au Grand Air* son opinion sur la partie que son équipe a gagnée. La voici : « Le jeu fut rondement mené de bout en bout.

A la première mi-temps, Toulouse qui avait le vent pour lui a abusé des coups de pied donnés derrière la mêlée et que les avants suivaient d'ailleurs fort mal. Les trois-quarts n'ont du reste jamais attaqué franchement. Aussi ai-je fait fermer le jeu par mes hommes et par des mêlées tournées, suivies de dribblings, nous avons remonté le terrain.

Cette tactique nous était en outre, facilitée par les Toulousains qui avaient adopté en mêlée la formation galloise avec une tête libre. Cette formation peut être excellente, mais elle m'a semblé mal utilisée par mes adversaires qui m'ont paru avoir moins de puissance et et surtout d'équilibre dans leur poussée.

A la deuxième mi-temps le vent étant pour nous j'ai fait ouvrir le jeu et donner mes trois-quarts que les Toulousains ont du reste bien marqué, souvent mais pas toujours, heureusement pour nous. Il n'y avait, pour ainsi dire, plus d'attaques contre nous.

De mes avants, je ne veux rien dire. Après avoir un peu hésité, ils se sont repris et ont travaillé en braves garçons, permettant à nos excellents demis de donner de l'ouvrage à leurs trois-quarts. Tout le monde a marché comme un seul homme, et c'est cette discipline qui, avec le reste, nous a fait gagner. »

Fabregat, le capitaine de Toulouse interviewé, a franchement reconnu la supériorité de ses adversaires, surtout en avant, où la ligne bordelaise très entraînée, était de beaucoup la plus allante. Une autre des causes de la défaite fut, à son avis, le découragement de la ligne de trois-quarts toulousaine qui n'ayant jamais le ballon se vit réduite à un rôle passif et passa son temps à tenter d'arrêter les furieuses attaques des avants bordelais.

Joignez a cela deux hommes blessés, dit-il pour finir, et vous avouerez que nous avons des circonstances atténuantes ».

Voilà donc terminée la série des grands matches de l'hiver. Encore quelques déplacements à Pâques, puis les joueurs remiseront jusqu'à l'automne prochain, leurs souliers à crampons.

L. DE FLEURAC.

Une mauvaise passe.

Un toulousain plaqué se débarrasse du ballon en passant dans le vide, mais, pas un de ses co-équipiers ne se trouve là pour le recevoir.

La fin d'une touche.

Le ballon est lancé avec force par le demi bordelais, et il échappera cette fois-ci à l'équipe blanche. Il va être saisi par un toulousain.

Une touche.

Le demi toulousain fait la touche tout près de sa ligne de but. Son adversaire bordelais essaye, mais en vain, d'arrêter le ballon.

LE GRAND NATIONAL DE LIVERPOOL

Par RENÉ RIONDET

Dans le paddock.

Lutteur III est promené en mains; sa couverture porte son nom et la désignation de l'épreuve.

Le départ.

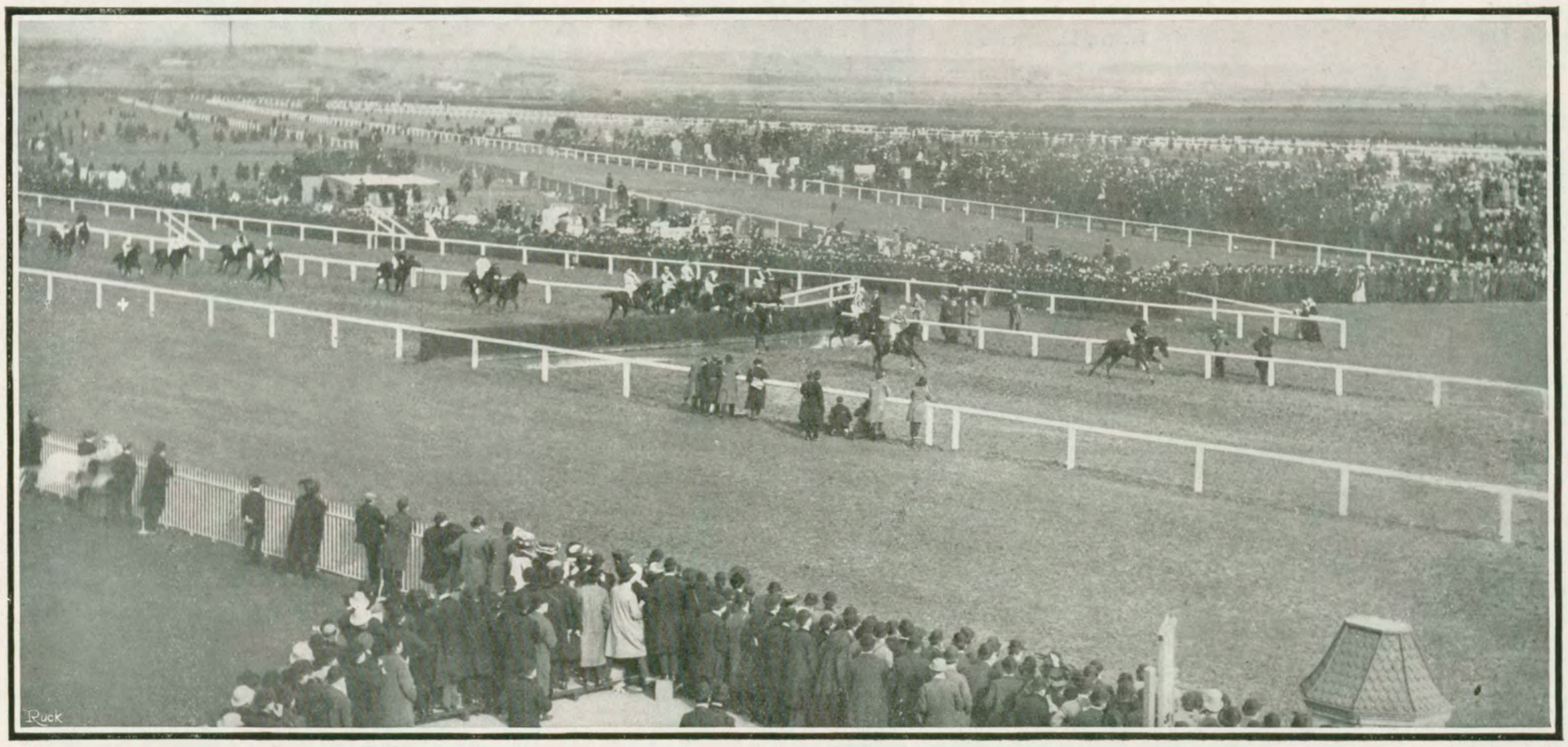
Dès la seconde tentative, les trente-deux concurrents s'élancèrent; comme on peut le voir sur la photographie, Parfrement, très bien parti, dirige Lutteur III vers l'extérieur pour l'isoler de tout contact dangereux.

Le candidat français, Lutteur III, a inscrit pour la première fois une victoire nationale sur le palmarès de la grande épreuve anglaise du steeple-chasing — Rapide description de la course

Depuis 1839, année de la fondation du Grand National, les représentants français n'étaient jamais parvenus à s'inscrire sur le palmarès des vainqueurs; on pouvait bien rappeler qu'en 1862, le gagnant Huntsman portait les couleurs du vicomte de Namur et qu'en 1865, le gagnant Alcibiade, tout en appartenant à un propriétaire anglais, était né et avait été élevé en France chez le baron Nivière. Mais tout cela ne constituait en somme que des titres bien minces, qui ne valaient pas une bonne victoire. Eh bien, depuis quinze jours, nous la tenons, cette bonne victoire, remportée de haute lutte, sur un lot de trente et un concurrents.

C'est devenu le fait acquis; nous nous sommes habitués à cette idée; mais, si l'on se reporte à quelques semaines en arrière, la chose paraissait tellement invraisemblable que l'on ne sait ce que l'on doit le plus admirer de l'esprit sportif du propriétaire, de la science de l'entraîneur, de l'habileté du jockey ou de la qualité du cheval.

Trente-deux concurrents étaient en présence : un, âgé de treize ans, trois âgés de douze ans, quatre de onze ans, cinq de dix ans, trois de neuf ans, cinq de huit ans, sept de sept ans, trois de six et enfin un seul âgé de cinq ans, ce dernier étant notre représentant, Lutteur III; son âge constituait même l'une des plus graves



Le saut de la rivière.

Lorsque le peloton se présenta à cet obstacle, Judas menait devant Shady Girl, Mattie Mac Gregor et Lord Chatham tandis que Lutteur III faisait patiemment la course d'attente. Seul, Rubio, le vainqueur de l'an dernier, tomba à la rivière; il venait d'ailleurs, de claquer de sa bonne jambe.

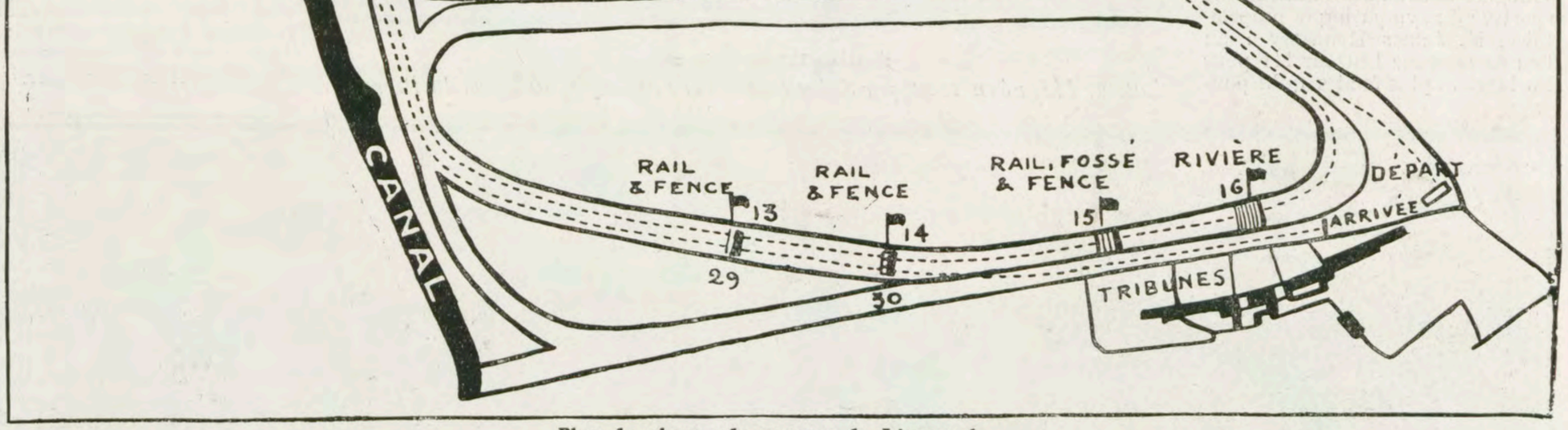
objections qu'on soulevait contre lui, car, jusqu'alors, quatre cinq ans seulement avaient remporté la grande épreuve : Alcibiade en 1865, Régal en 1876, Austerlitz en 1877 et Empress en 1880.

Malgré le nombre élevé des partants, nombre qui égala le record atteint en 1850, lors de l'année d'Abd-el-Kader, il n'y eut qu'un seul faux départ. Dès la seconde tentative, les chevaux s'élancèrent bien groupés ; Lutteur III, bien parti, prit sa place complètement à l'extérieur pour passer tranquillement le premier obstacle qu'il sauta presque en tête. Pendant ce temps, The Lurcher, Mattie Mac Gregor et Tom West, précédaient le reste du lot à la corde. Un seul concurrent tomba à la première fence. Au Becher's Brook, The Lurcher menait toujours devant Judas, Carsey, Tom West ; mais, avant d'atteindre le Valentine's Brook, Judas prenait la tête et restait bien détaché, car, non loin de là, The Lurcher tombait. Au saut de la rivière, Judas était premier devant Shady Girl, Mattie Mac Gregor, Lord Chatham, Leinster, Caubeen, etc. ; tandis que Lutteur III se maintenait en arrière, confiant dans la tactique de la course d'attente. Mattie Mac Gregor refusait le troisième obstacle après la rivière ; et au Becher's Brook, Shady Girl rejoignait Judas devant Leinster, Ascetic's Silver, Tom West ; elle prenait même le commandement mais elle ne pouvait maintenir son avantage, et Judas la rejoignait à la fence du « Canal Turn », obstacle particulièrement difficile, parce qu'aussitôt après le saut, les chevaux doivent tourner brusquement à gauche pour aller passer le Valentine's Brook, l'obstacle le plus dur du parcours : Judas menait donc devant Shady Girl, Ascetic's Silver, Caubeen et Tom West et il semblait bien, avant les deux dernières fences, que son avance dût lui assurer la victoire. Mais, depuis le second saut au Becher's Brook, Lutteur III dépassait peu à peu tous ses concurrents ; dans la ligne qui suit le canal, il était bientôt en troisième position et, aux deux dernières fences, il rejoignait Judas et prenait rapidement l'avantage, passant le poteau à deux longueurs devant son adversaire qui lui opposa une courageuse résistance.

J'ai employé à dessein le mot de fence au cours de ma description ; car le mot de haie évoque en notre esprit l'image des queues de balai, rachitiques et rabougries, que l'on cultive sur nos hippodromes nationaux. Comme on peut s'en

M. James Hennessy.

L'heureux propriétaire de Lutteur III (à gauche de la photographie), n'a malheureusement pas pu assister au triomphe de son représentant.



Plan du champ de courses de Liverpool.

La piste mesure environ 3.600 mètres de tour ; aussi, le parcours du Grand National est-il effectué en accomplissant deux tours complets. Les obstacles sont ainsi franchis deux fois, à l'exception de la rivière et de l'obstacle la précédant, que l'on ne saute qu'une fois. Le terrain est généralement bon ; il est planté d'herbes, sauf dans une partie hersée qui va du départ jusqu'au Becher's Brook. Les obstacles ou « fences » sont faits de buissons épineux, épais et serrés, renforcés de pins et de genêts ; ils forment un bloc résistant que l'on ne saurait accrocher impunément.

Voici le détail et les dimensions de ces obstacles, chaque fence étant précédée d'une barre ou « rail », situé à 61 centimètres environ :

Nos 1 et 17. — Fence de 1 m. 45 de hauteur et de 61 centimètres de largeur.
Nos 2 et 18. — Fence de 1 m. 45 de hauteur et de 76 centimètres de largeur.
Nos 3 et 19. — Rail (barre) à 61 centimètres de hauteur, fossé de 1 m. 83 de largeur et fence de 1 m. 50 de hauteur et de 61 centimètres de largeur.
Nos 4 et 20. — Fence de 1 m. 50 de hauteur et de 61 centimètres de largeur.
Nos 5 et 21. — Fence de 1 m. 47 de hauteur et de 68 centimètres de largeur.
Nos 6 et 22. — « Becher's Brook » ; fence de 1 m. 50 de hauteur et de 92 centimètres de largeur et fossé de 1 m. 98 de largeur et de 1 mètre de profondeur.
Nos 7 et 23. — Fence de 1 m. 50 de hauteur et de 76 centimètres de largeur.
Nos 8 et 24. — « Canal Turn » ; barre à 61 centimètres de hauteur, fossé de 1 m. 75 de largeur et de 61 centimètres de profondeur et fence de 1 m. 53 de hauteur et de 76 centimètres de largeur.
Nos 9 et 25. — « Valentine's Brook » ; fence de 1 m. 47 de hauteur et de 1 m. 06 de largeur et ruisseau de 1 m. 98 de largeur, le côté où se reçoivent les chevaux étant en contrebas de 61 centimètres.
Nos 10 et 26. — Fence de 4 m. 50 de hauteur et 84 centimètres de largeur
Nos 11 et 27. — Barre à 61 centimètres de hauteur, fossé de 1 m. 83 de largeur et fence de 1 m. 47 de hauteur et de 92 centimètres de largeur.
Nos 12 et 28. — Fence de 1 m 47 de hauteur et de 92 centimètres de largeur et fossé de 2 m 14 de largeur et de 92 centimètres de profondeur.
Nos 13 et 29 — Fence de 1 m. 45 de hauteur et de 69 centimètres de largeur.
Nos 14 et 30. — Fence de 1 m. 45 de hauteur et de 69 centimètres de largeur.
Nos 15. — « Open Ditch » ; barre à 61 centimètres de hauteur, fossé de 1 m. 83 de largeur et fence de 1 m. 58 de hauteur et de 76 centimètres de largeur.
No 16. — La Rivière : fence de 92 centimètres de hauteur et rivière de 4 m. 88 de largeur.

rendre compte, en lisant les détails explicatifs du plan du champ de courses, les obstacles de Liverpool ne ressemblent nullement aux nôtres ; pour permettre la comparaison, je rapporte ici les dimensions des obstacles d'Auteuil qui ont, en France, une véritable réputation de difficulté : la rivière des tribunes a 4 m. 30 de largeur; celle du huit, 4 m. 20; le mur en pierre, le talus en terre, les claies et les haies ont 1 m. 10 de hauteur; la barrière du brook a 90 centimètres de hauteur. Ce sont, on le voit, des jouets d'enfants à côté des fences de Liverpool, qui passent, je le reconnais, pour être les plus redoutables d'Angleterre.

Lutteur III n'en a que plus de mérite d'avoir triomphé sur un parcours aussi accidenté : il faut savoir reconnaître l'énormité de la tâche qu'il a accomplie et l'importance du triomphe qu'il a remporté. On ne doit pas se dissimuler d'ailleurs que peu de nos chevaux, je pourrais même dire aucun, ne serait capable d'un semblable exploit : en apportant cette affirmation, je n'incrimine par leurs dispositions pour le métier de steeple-chaser, mais plutôt la façon dont on oriente ces dispositions. Non content de les mettre en présence d'obstacles minuscules, on leur enseigne à passer au travers de ces légères embûches sans ralentir leur course folle. L'entraîneur, le propriétaire de Lutteur III et Lutteur III lui-même, sont de véritables révolutionnaires : le premier a eu l'aplomb d'apprendre à son cheval à sauter de vrais obstacles, le second a eu l'audace d'envoyer son représentant disputer un véritable steeple-chase, quant au troisième, soumis à une telle épreuve, il a eu l'impudence de fournir un parcours impeccable, et de s'adjuger une victoire très nette : jamais pareils faits n'avaient semblé possible dans une de nos écuries de steeple-chasers. Si elle était bien comprise, la leçon pourrait cependant porter ses fruits.

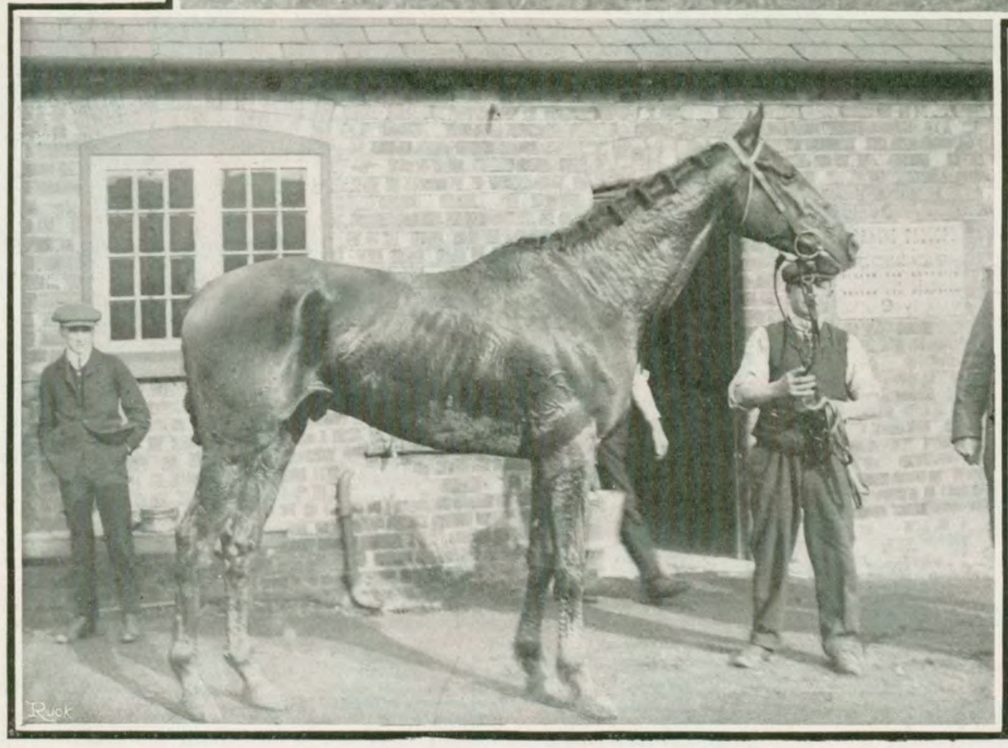
Bien que faites de grand cœur, mes modestes congratulations n'auront que peu d'effets, surtout venant après la magnifique ovation que les Anglais ont adressée au vainqueur et à son entourage. Je ne veux pas terminer pourtant sans insister sur le rôle du principal artisan de la victoire, l'entraîneur Batchelor, qui a su conduire le dressage et la préparation de son pensionnaire avec un soin et une habileté sans égal. Je tiens aussi à souligner la conduite éminemment sportive du sympathique propriétaire, M. James Hennessy : au lieu de réserver Lutteur III pour les lauriers plus faciles qu'il pouvait cueillir en France, il a assumé tous les risques d'une entreprise lointaine et jugée impossible jusqu'à ce jour. Il a su par ailleurs laisser à son cheval le temps de se former et de se confirmer, ne le faisant débuter qu'à quatre ans et n'en abusant pas dans des épreuves répétées. Il y a encore là une leçon que bien des personnes devraient méditer.

Quant au jockey Parfrement, nous savions déjà que c'était un maître dans notre pays; nous saurons maintenant que sa supériorité est aussi incontestable envers ses confrères d'Angleterre.

René Riondet.

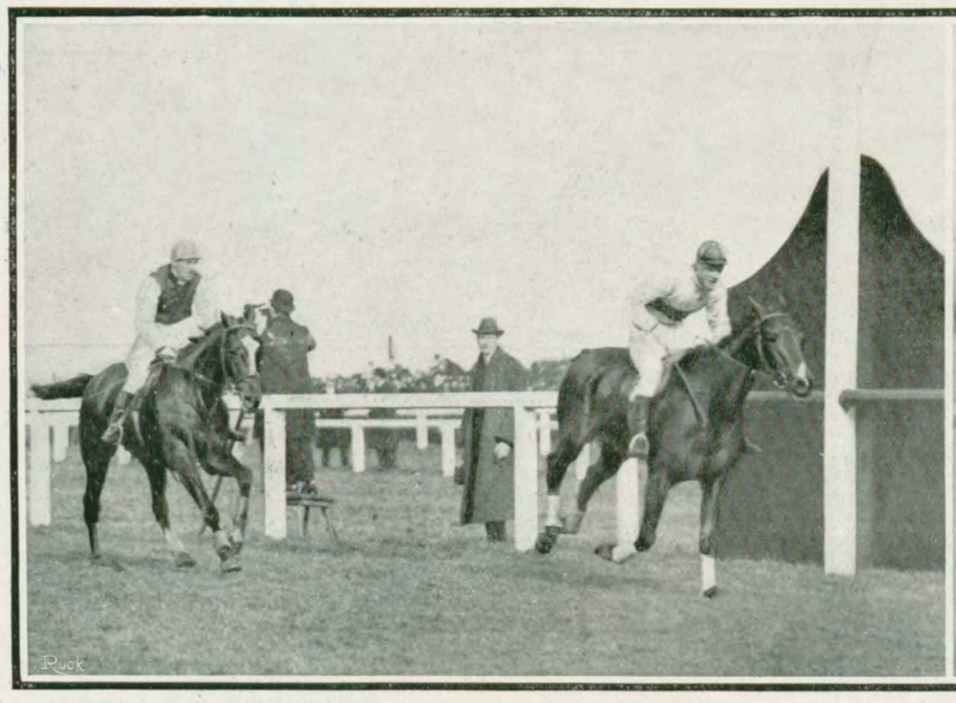
Le saut de l'« Open Ditch ».

Les concurrents sont si bien entraînés que, même démontés, ils franchissent les obstacles les plus durs.



Lutteur III après la course.

Lutteur III, né en 1904, par Saint Damien et Lausanne, au haras du Perray.



L'arrivée.

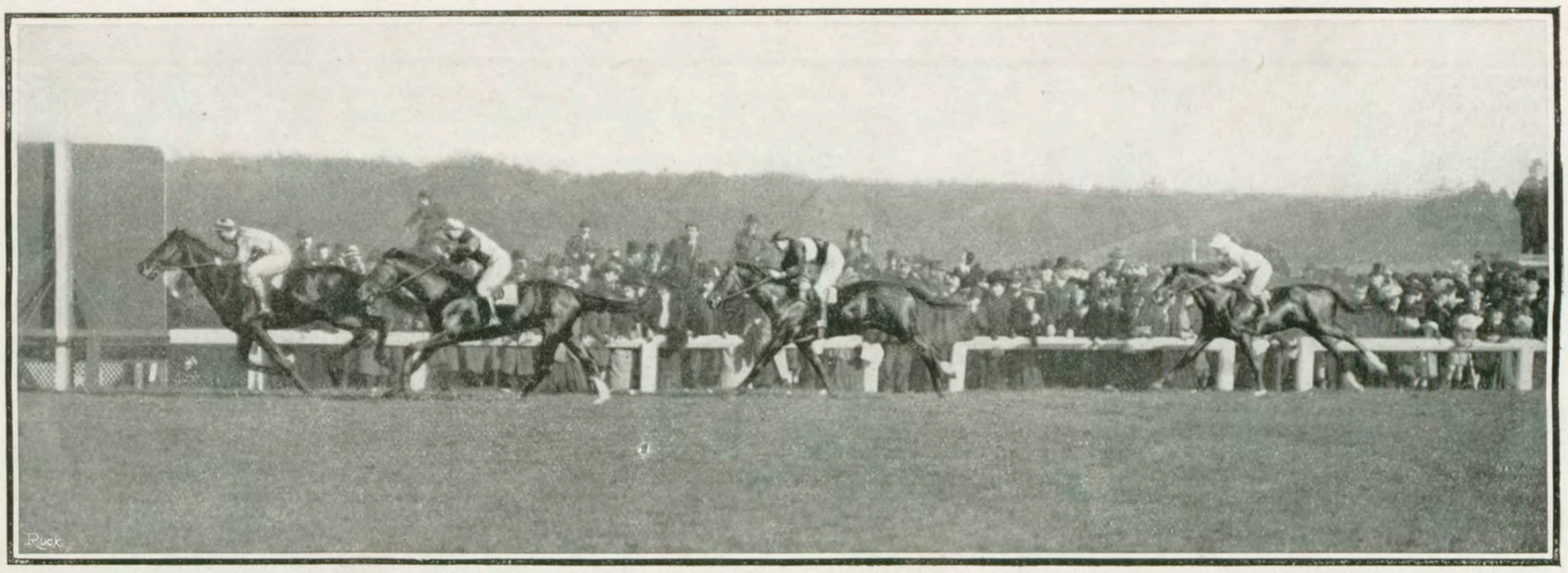
Après le saut de la dernière fence, Lutteur III prit l'avantage qu'il maintint jusqu'au poteau.

Batchelor C^te Sampieri Escott Parfrement

Les derniers ordres.

Batchelor, l'entraîneur de Lutteur, et Escott, l'entraîneur auquel Lutteur fut confié en Angleterre, font des recommandations à Parfrement.

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP



L'arrivée du Prix des Sablons. (20.000 francs, 2.000 mètres.) Longchamp, 4 avril.

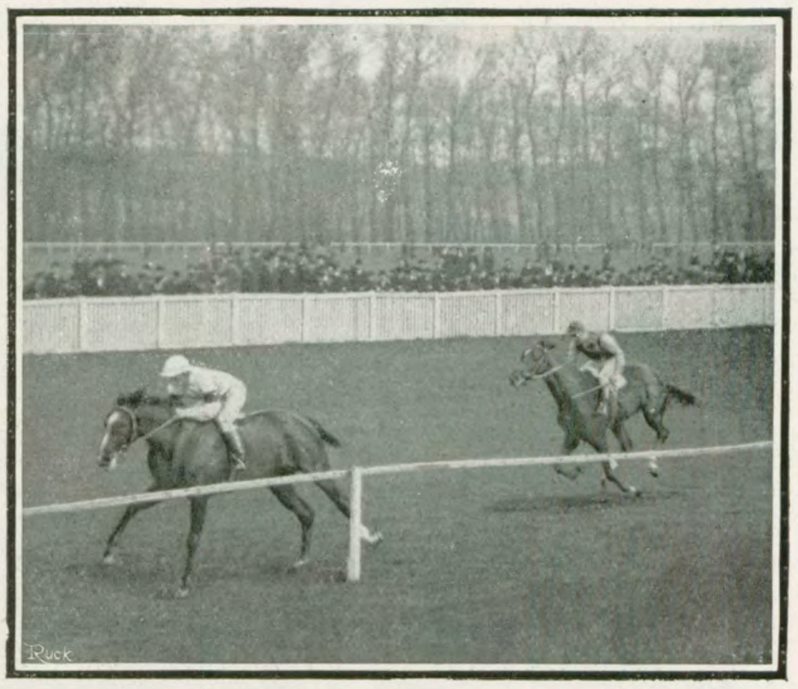
Au départ, Eastman s'élançait en tête, suivi par Sea Sick. A l'entrée de la ligne droite, l'Inconnu se détachait. Biniou et Moulins la Marche l'attaquaient inutilement. Au poteau, l'Inconnu était à une longueur devant Biniou et Moulins la Marche.

Favorisée par le temps, la réouverture de Longchamp avait attirée une foule considérable, qui put ainsi, dans des conditions très favorables, assister à une réunion de beau sport.

La reprise de la saison de plat ne devient un fait accompli que lorsqu'elle a la consécration de la réouverture de Longchamp; elle l'a reçu dimanche dernier, par une magnifique après-midi tout ensoleillée et agrémentée d'une bise un peu froide, qui soulevait par moments des tourbillons de poussière. Une innovation très intéressante a été adoptée cette année: chaque starting gate a été reliée téléphoniquement à la tribune du juge à l'arrivée; lorsque les chevaux sont parvenus au lieu du départ, le starter fait téléphoner au moment où tous les concurrents doivent être considérés comme étant sous ses ordres, et immédiatement, un drapeau rouge est hissé au-dessus de la tribune du juge à l'arrivée. Ce signal indique ainsi au public l'instant précis à partir duquel, quoi qu'il arrive, les mises engagées sur chaque cheval ne peuvent être remboursées, toutes réserves faites, naturellement, pour les exceptions spécialement prévues au règlement du Pari Mutuel.

Des champs nombreux, des rentrées de concurrents en vue et quelques débuts sont venus corser le programme. Les nouveaux venus se sont remarquablement comportés, puisque deux d'entre eux, Bon Ami et Italus, ont triomphé; ils appartiennent tous deux au vicomte d'Harcourt, qui est en même temps leur éleveur. Des deux rencontres sensationnelles de la journée, la première mettait aux prises deux six ans, l'Inconnu et Moulins la Marche; deux cinq ans, Biniou et Eastman; et un quatre ans, Sea Sick. Ce dernier, sur la foi de sa récente victoire sur Biniou, était grand favori; il a mal couru, finissant cette fois derrière Biniou.

L'autre épreuve intéressante servait de rentrée à quelques bons trois ans. Negofol, le représentant de M. W.-K. Vanderbilt, y a dévancé, facilement sur la fin, Hertré, Mehari et Hag to Hag qui semblent bien près les uns des autres. L'écurie Vanderbilt paraît ainsi formidablement armée pour les grandes épreuves; car, à Maisons-Laffitte, Oversight a confirmé sa victoire du Prix Delatre en remportant le Prix Lagrange. Boïard.



Le Prix Lagrange (40.000 francs, 2.000 mètres).

Oversight a dominé ses adversaires pendant tout le parcours. A l'entrée des tribunes, il se détachait et finissait avec quatre longueurs devant Verdun.

L'arrivée du prix de Fontainebleau (15.000 francs, 2.200 mètres.) Longchamp, 4 avril.

Hertré et Roquelaure prenaient la tête, suivis par Negofol, Mehari, Hag to Hag et Lough Mask. A l'entrée de la ligne droite, Negofol prenait la tête et arrivait au poteau avec trois longueurs devant Hertré et Mehari qui passait sur la fin Hag to Hag.

LES LAURÉATS DU CONCOURS HIPPIQUE [1]

II

Sarah Gosse.

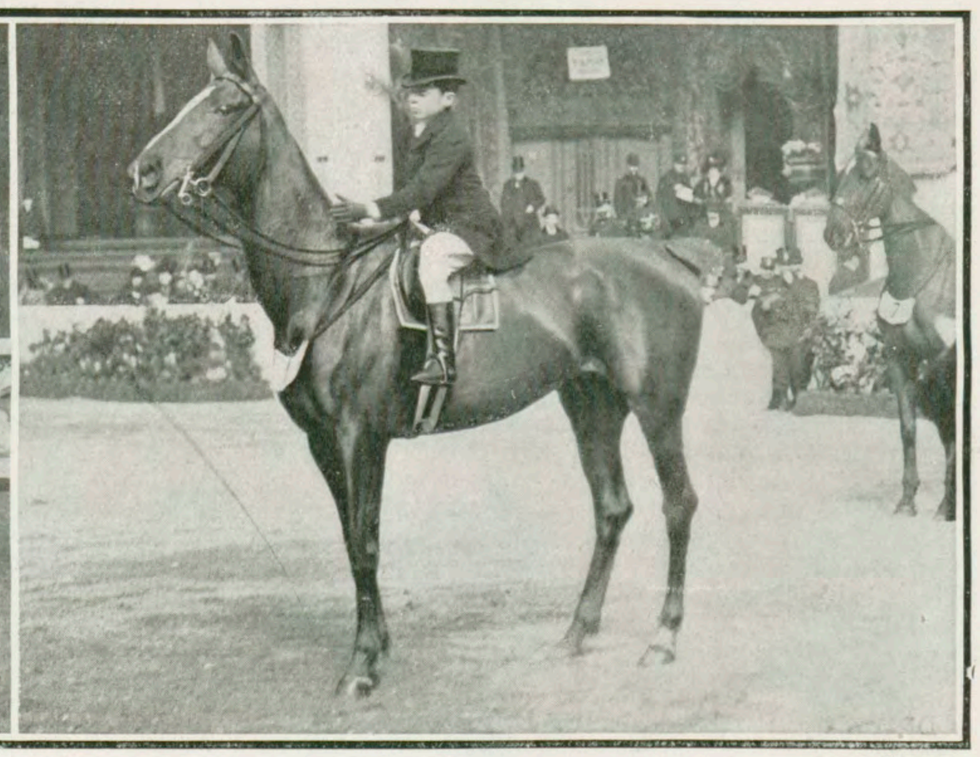
A M. de Royer, montée par M. L. Dufour, gagnant du Prix de la Haye-Jousselin.

Princesse Palatine.

A M. de Juge-Montespiou, montée par son propriétaire, gagnant du Prix des Dames.

Déisme.

Cheval bai, 6 ans, à M. Aug. Roy, prix extraordinaire de la 3e classe.



Bridesmaid.

Présentée par le petit Barat dans la catégorie des hunters.

Eléonore et Darling.

Le premier à M. H. Lambert et le second à Mlle Rita del Erido, prime extraordinaire d'appareillement, 2e classe.

Frou Prou et Dunois.

Tous les deux à M. Aug. Roy, prime extraordinaire d'appareillement, 1re classe.

(1) Voir le numéro 550.

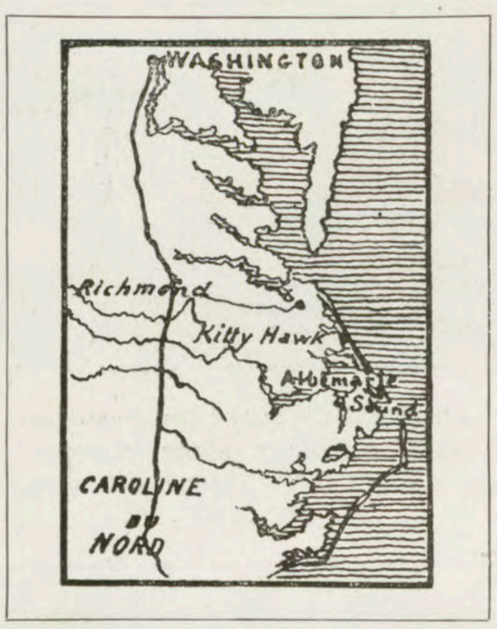
La Vie et les Inventions des Frères Wright (1)

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

IV

Dans les dunes — Le premier match d'aéroplanes — Entrée en scène d'un traître — Démasqué à temps — Après le planeur, le moteur — Trois ans d'avance

Ce fut donc vers la fin de 1900, au mois d'octobre, que les frères Wright commencèrent les expériences pratiques succédant à la longue période d'études théoriques que nous avons



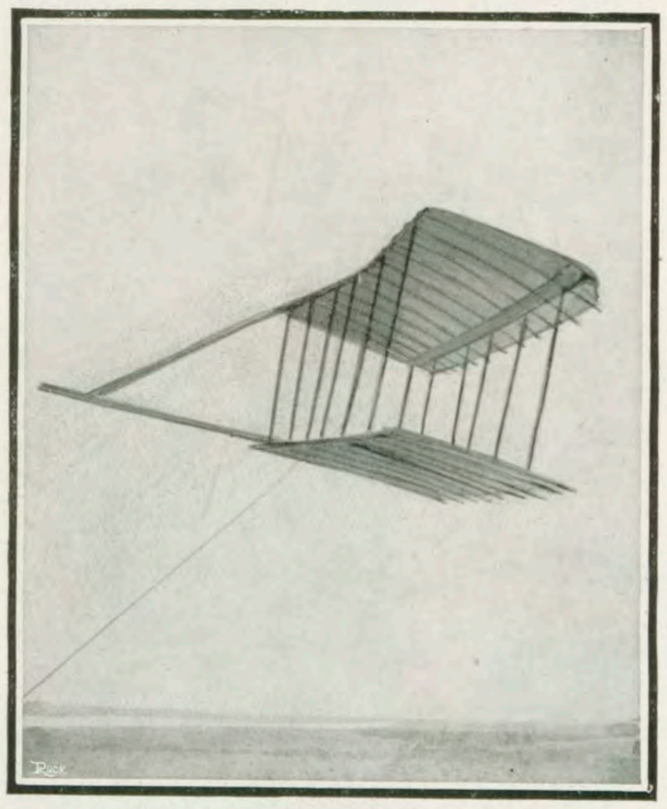
Où se firent les premiers vols.

C'est à Kitty-Hawk, sur les bords de l'Albermale Sound, que se firent les premières expériences.

essayé de résumer dans le précédent chapitre. A cet effet, ils se mirent en quête d'un terrain offrant toutes les garanties voulues, c'est-à-dire suffisamment désert pour qu'aucun importun ne vînt les déranger, et en même temps, d'une configuration topographique permettant de se livrer aux essais désirés avec le minimum de dangers. Dans ces conditions, une région sablonneuse était toute indiquée. En effet, rien, pour des expériences de vol plané, ne peut valoir les immenses dunes de sable qu'on rencontre sur des distances interminables au sud de la côte orientale des Etats-Unis. D'abord, on y trouve de grands monticules sablonneux, qui permettent de se lancer dans les meilleures conditions possibles, ensuite en cas de chute, un sol de cette nature offre le minimum de risques. Ceux qui en France suivent la question depuis plusieurs années déjà se souviendront peut-être qu'un des plus ardents apôtres de l'aviation chez nous, M. Ernest Archdeacon, qui fut le premier à tenter des essais sérieux de vol plané dans notre pays, se basa sur les mêmes raisons, pour effectuer ces essais, qui eurent lieu au cours de l'été 1904, dans les dunes de Merlimont, aux environs de Berck-sur-Mer.

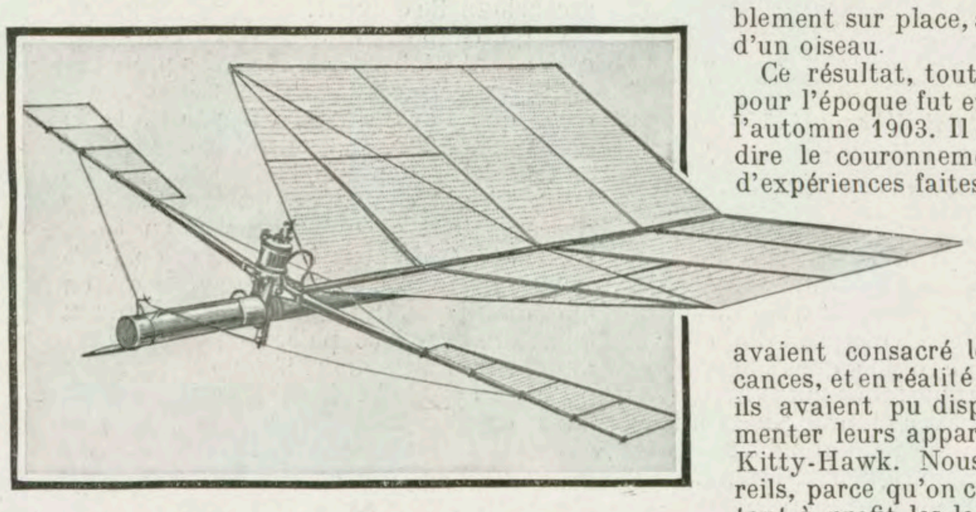
Après de nombreuses recherches, les frères Wright trouvèrent donc un terrain propice, dans une partie absolument déserte de la Caroline du Nord, non loin d'un endroit appelé Kitty-Hawk, et sur une longue langue sablonneuse séparant de l'Océan Atlantique, un de ses affluents nommé Albermale. Ils sont là dans un véritable désert, à de nombreux kilomètres de toute habitation, et, par conséquent, à l'abri des regards ou des visiteurs indiscrets. Sur la grève, ils établissent un hangar, où ils demeureront durant de longues semaines, séparés pour ainsi dire complètement du reste du monde. A proximité de leur campement, s'élève une haute colline de sable fin dénommée Kill-Devil-Hill, et ayant une altitude supérieure à 100 pieds, c'est-à-dire à 30 mètres.

Les premiers essais de Wright furent faits avec l'appareil mené comme un cerf-volant, c'est-à-dire sans personne à bord, et retenu par des cordes que les futurs aviateurs manœuvraient sur le sol. Ils apprirent ainsi à se rendre compte des avantages et des inconvénients de leur nouveau système d'équilibrage, basé sur les principes exposés dans le chapitre précédent.



La première machine de Wright (1900).

Les premiers essais des Wright furent faits avec leur machine menée comme un cerf-volant.

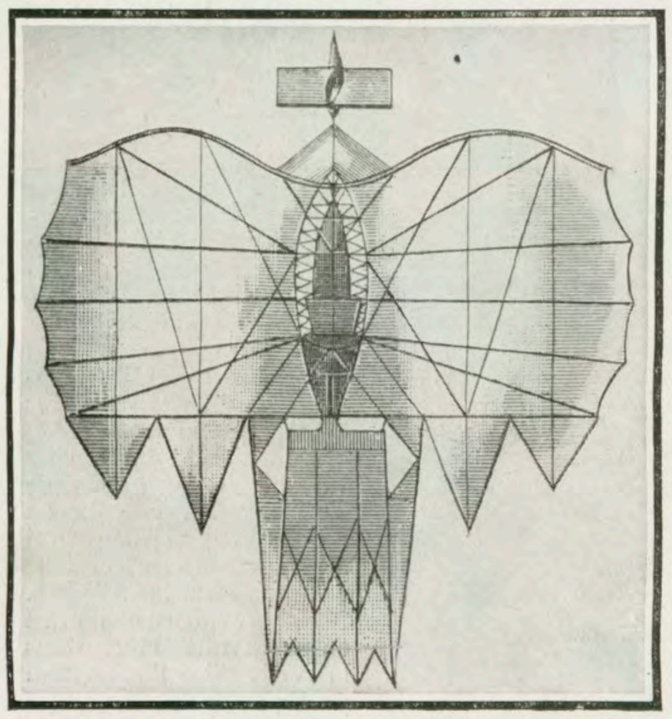


La machine volante de L. Hargrave.

L'inventeur du cerf-volant cellulaire construisit une petite machine à ailes battantes, mue par l'air comprimé.

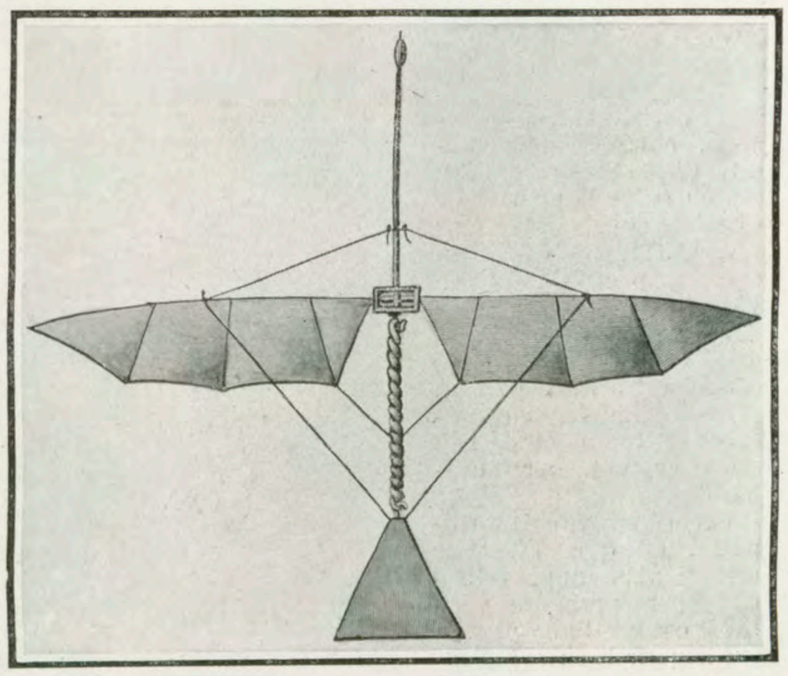
Enhardis par les résultats obtenus, ils essayèrent ensuite la machine avec un homme à bord. Cet homme était couché sur l'appareil, et au départ, qui avait lieu, naturellement, du haut de la colline, deux aides le portaient en courant contre le vent jusqu'à ce qu'ils sentissent l'appareil suffisamment soutenu par l'air. A ce moment, la pesanteur servant de force motrice, l'appareil glissait le long de la pente de la colline, tandis que l'aviateur se dirigeait, ou plus exactement tentait de se diriger, en actionnant le gouvernail. Au bas de la colline, il venait ainsi légèrement se poser sur le sol, non sans avoir parfois, suivant la force du vent, littéralement plané pendant plusieurs secondes. Avec la précision qu'ils apportaient dans tous leurs travaux, les frères Wright purent ainsi arriver à constater que leur appareil se maintenait parfois dans les airs pendant plus d'une minute, sans dépasser un parcours de 30 mètres. C'est dire qu'il planait véritablement sur place, absolument à la façon d'un oiseau.

Ce résultat, tout à fait remarquable pour l'époque fut enregistré au cours de l'automne 1903. Il complétait pour ainsi dire le couronnement de la longue série d'expériences faites par les frères Wright et qui s'étendirent, on vient de le voir, sur trois années. Pendant ces trois ans, nos deux héros avaient consacré leurs périodes de vacances, et en réalité tous les instants dont ils avaient pu disposer, à venir expérimenter leurs appareils sur les dunes de Kitty-Hawk. Nous disons leurs appareils, parce qu'on conçoit bien que, mettant à profit les leçons fournies par ces expériences, les frères Wright avaient, à plusieurs reprises, transformé leur planeur



L'aéroplane de Carlingford (1858).

Cet appareil, mû par la force humaine, était lancé violemment dans l'air, par une sorte d'escarpolette.



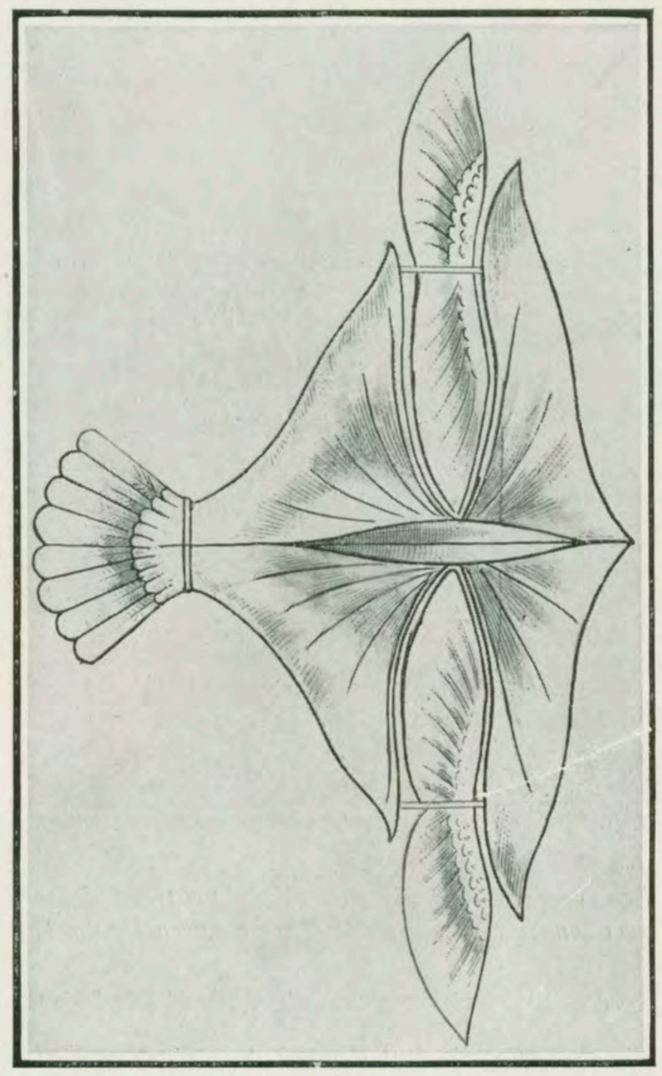
L'oiseau artificiel de V. Tatin (1876).

Cet oiseau, pesant 5 grammes, mû par un caoutchouc, volait admirablement.

(1) Voir les nos 548 et suivants.

primitif. Ainsi, dès 1900, date de leur première tentative, jusqu'à la fin de 1903, ils avaient construit quatre ou cinq modèles différents, chacun réalisant sur le précédent, soit un progrès de détail, soit une modification quasi-radicale.

Nous avons déjà dit, en rendant hommage au rôle joué dans cette véritable épopée par le grand spécialiste américain Chanute, que les



L'aéroplane de Michel Loup (1852).
Ce modèle, mû par deux ailes tournantes hélicoïdales, ne fut jamais expérimenté.

Wright avaient fait leurs premiers pas dans la carrière sans son inestimable secours. C'est si vrai, que leurs relations avec Chanute datent seulement d'octobre 1901. Il convient d'ajouter qu'en apôtre passionné d'une question à laquelle il a consacré presque toute son existence, le grand savant se mit avec empressement à la disposition de ceux qui faisaient appel à ses lumières. Dès leurs premiers rapports, il se rendit compte que ces deux inconnus seraient les champions de demain, et mit à leur disposition avec un véritable enthousiasme, non seulement toutes les ressources de sa science, mais encore les appareils construits d'après ses indications, et qu'il ne pouvait malheureusement, en raison de son âge, faire manœuvrer lui-même.

A ce propos, rapportons ici un fait extrêmement curieux, et, croyons-nous, complètement inédit. C'est l'histoire d'un match entre l'appareil de Chanute et celui des frères Wright. Leurs constructeurs respectifs ne trouvèrent en effet aucun moyen de comparaison plus saisissant que celui consistant à les mettre en présence dans des conditions de temps et de lieu rigoureusement semblables.

Cette épreuve extraordinaire, et que l'histoire enregistrera plus tard comme la première véritable course d'aéroplanes, eut lieu sur le champ d'expériences des Wright, en Caroline du Nord, à l'automne de 1902. Les deux planeurs, l'un monté par Orville Wright, l'autre par un des préposés de Chanute, furent lancés au même moment du haut de la colline qui servait de point de départ habituel. Et l'expérience fut concluante. Le « Wright » planait encore dans les airs avant d'aller se poser tout doucement sur le sable au pied du monticule, que depuis plusieurs secondes le « Chanute » avait repris contact avec le sol. Répétée plusieurs fois, l'épreuve donna des résultats semblables, en sorte que tous les assistants furent convaincus que les deux citoyens de Dayton se trouvaient déjà fort en avance sur tout ce qui avait été exécuté dans le même ordre d'idées.

Le match extraordinaire que nous venons de rappeler aurait sans doute été répété, s'il n'était survenu à ce moment un incident mélodramatique. A la suite de circonstances qu'il serait à la fois trop long et trop délicat de relater ici, les frères Wright furent convaincus que le principal opérateur de Chanute se préparait. non seulement à les trahir, mais encore à trahir son patron, en divulguant à des personnes étrangères les secrets qu'il se préparait à surprendre, et dont on peut apprécier facilement, à cette époque surtout, la plus haute importance. Ils en avertirent leur protecteur et ami, et à l'aide de preuves irréfutables, le convainquirent facilement. Le traître fut donc congédié au moment même où il allait mettre à exécution ses noirs desseins, et du même coup se trouvèrent interrompues les expériences comparatives que les Wright se proposaient de continuer, de concert avec Chanute. Au surplus, la question progressait à pas de géant. Nos deux héros avaient obtenu de leurs expériences de vol plané à peu près tout ce qu'on pouvait en tirer, et se préparaient à entrer dans une nouvelle phase.

Au vol plané, qui n'était guère plus qu'un passe-temps sportif, allait succéder le véritable vol d'appareils munis d'un moteur mécanique, c'est-à-dire dépendant d'autre chose que de la simple force ascensionnelle du vent.

Ce qu'il importe toutefois de remarquer avant d'aborder le récit des premières expériences de vols mécaniques, c'est que nous sommes à peine à la fin de l'année 1903, et que — les documents en font foi — depuis près d'un an déjà, les frères Wright, convaincus qu'ils ont tiré des planeurs tout ce qu'on pouvait en tirer, étudient assidûment la question de l'adjonction du moteur mécanique. Il est en effet établi que, dès la fin de 1902, les deux aviateurs se préoccupaient de trouver un moteur suffisamment léger et pratique pour un appareil volant. Ils avaient écrit dans ce but aux principales fabriques d'automobiles existant en Amérique, pour obtenir qu'on leur construisît un moteur répondant aux exigences de la spécification par eux arrêtée.

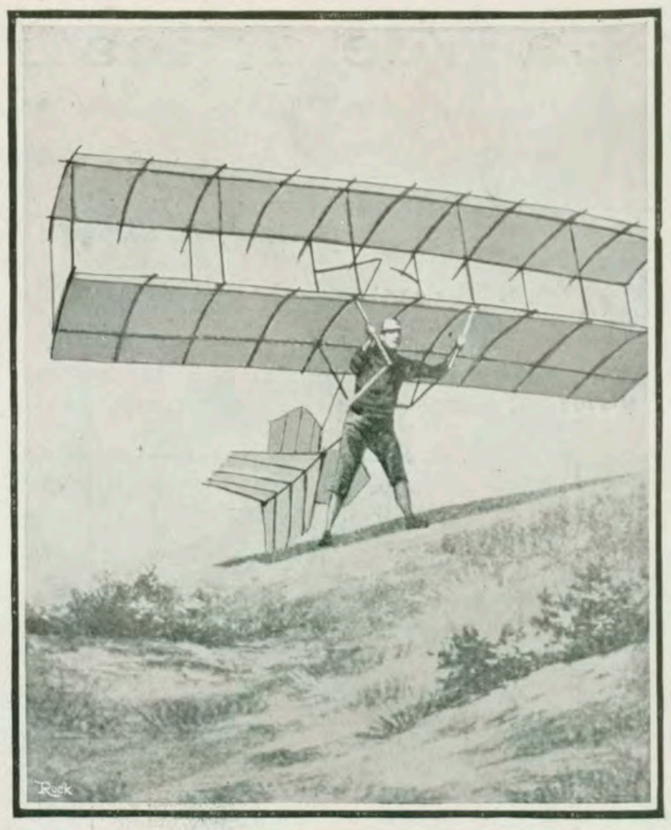
Nous verrons, dans un prochain chapitre, quelles furent les réponses décourageantes qui leur parvinrent, et comment ils furent amenés. au risque de se rebuter, à entreprendre eux-mêmes la construction du moteur désiré.

En tout cas, il est ainsi établi qu'avant la fin de l'année 1903, les Wright commençaient leurs expériences avec un aéroplane à moteur, alors qu'en Europe, le premier essai sérieux dans cet ordre d'idées, ne devait être effectué que trois ans plus tard, en novembre 1906, par Santos-Dumont. Ainsi, sur ces points dont l'importance ne saurait échapper à personne, les frères Wright enregistraient sur le monde entier une avance de trois années. Il est vrai qu'à ce moment, en France tout au moins, personne ne croyait à la réalité de leurs expériences, et que chacun s'endormait dans un scepticisme qui devait durer longtemps encore.

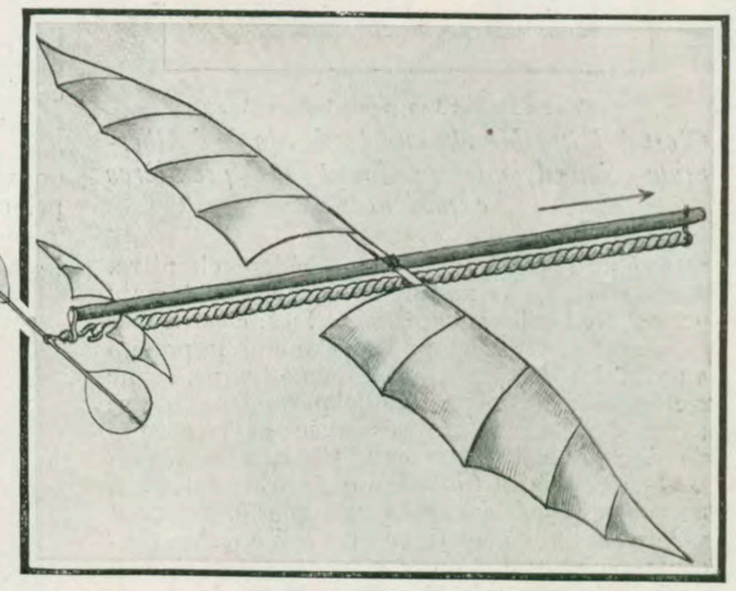
Ce n'est pas dire que les Wright n'eurent pas de devanciers. Les dessins ou les photographies qui illustrent ces articles le démontrent suffisamment. Mais personne n'était entré, avant eux, dans la voie de l'utilisation pratique.

(A suivre.)

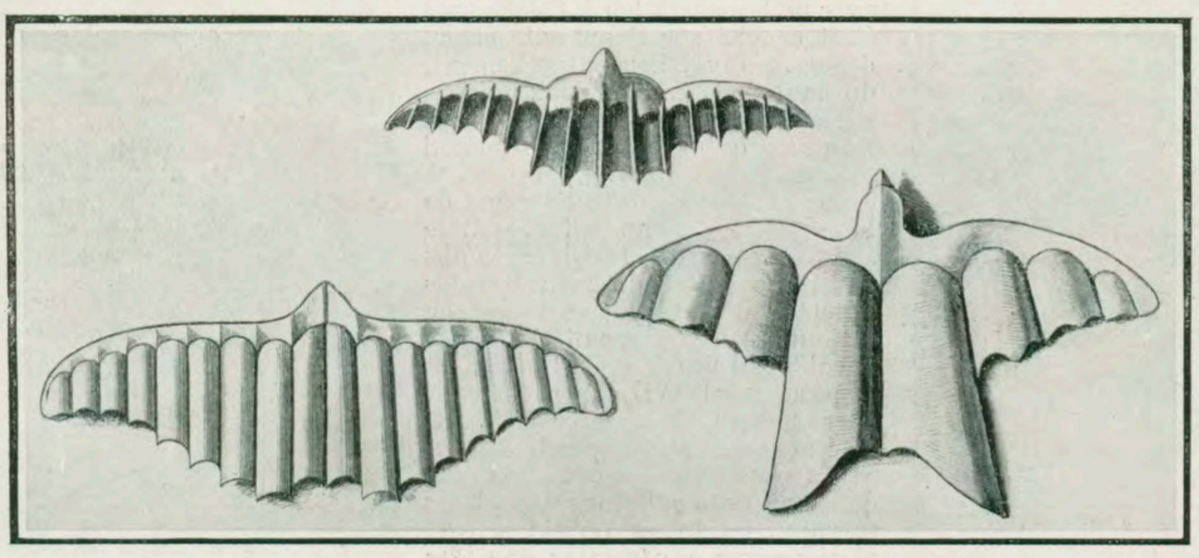
VICTOR BREYER ET
ROBERT COQUELLE.



L'appareil Chanute à double surface.
Cette machine à deux plans superposés était munie d'un double gouvernail vertical et horizontal.



Le planophore d'A. Pénaud (1871).
Un caoutchouc moteur mettait en mouvement une hélice unique.



Les papillons de Pline (1855).
Ces petits appareils, découpés dans une feuille de papier, lancés par Joseph Pline du haut de sa chaire, planaient à travers la salle.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.